24 ORE DI LE MANS AL VIA, 499P A CACCIA DI UN ALTRO SOGNO



AUTO SPRINT

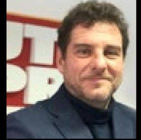
n. 24
Anno LXIII Settimanale, 11-17 giugno 2024
3,50 Euro (Italy only)
BE 7,30 € - MC, COte d'azur 7,10 € PTE CONT. 7,00 € - E 7,00 € CH CT 8,50 Chf - CH 8,80 Chf



GP CANADA

ZERO SPACCATO

La Ferrari torna da Montrèal delusa e a secco di punti. Nel giorno della riscossa di Verstappen, che colma con la sua classe il calo Red Bull, Leclerc soffre martoriato dal motore e si ritira quando non c'è più niente da fare. Stessa sorte per Sainz, out in testacoda. Così Max e la RBR riprendono il volo nel mondiale...



ANDREA CORDOVANI

KO IN CANADA, VIVA LE MANS!

Sprofondo rosso. *La Ferrari affonda in Canada. Quella che doveva essere la pista del definitivo lancio del Cavallino sulle ali dell'entusiasmo dopo il travolgente successo di Charles Leclerc nella sua Monte Carlo, diventa teatro di un flop clamoroso. A Montreal, le Rosse chiudono con un mesto doppio ritiro all'interno di un week end infernale. Una metamorfosi intrisa di delusione, per certi versi inspiegabile, per una monoposto che avrebbe dovuto giocarsela ai piani alti, sul circuito canadese.*

Invece, tra capo e collo, arriva uno schiaffone potente, che fa male. Una debacle. Il peggior fine settimana della stagione. Un doppio ritiro dopo aver lottato fuori dalla zona punti e in seguito a una terrificante qualifica terminata in Q2. Non capitava dal GP di Baku del 2022 che entrambe le monoposto del Cavallino finissero anzitempo una corsa. Peggio di così non poteva andare all'interno di questo Mondiale nel quale Max Verstappen non molla e la McLaren continua nella sua incredibile parabola ascendente.

La Ferrari ha corso ai margini della classifica: i due piloti fuori dalla zona punti alla disperata ricerca del passo perduto. Leclerc ha patito un problema alla power unit (perdeva 1"2 sui rettilinei) che i tecnici hanno cercato di risolvere dando indicazioni al monegasco per agire sul volante. Non è stato sufficiente, per cui era stato deciso un pit stop per passare alle gomme slick hard al giro 28 per fare un riavvio dell'elettronica sperando di ripartire cancellando i guai che, invece, non sono scomparsi. Charles a gomme slick fredde ha rimediato una serie di lunghi che hanno consigliato il team di fermare la rossa. La sua faccia dentro il box era il manifesto della totale delusione. Non ha fatto meglio Carlos Sainz: avrebbe avuto un danno al fondo dopo il via (segnalato da Vasseur, ma non da Carlos...) e poi ha rotto l'ala anteriore in un contatto con Valtteri Bottas mentre era nella seconda parte del gruppo. Il madrileno con una monoposto ballerina è andato in testacoda al giro 53 causando il contatto con la Williams di Albon. Giusto il ritiro che ha messo fine a un weekend da dimenticare per Maranello. La più brutta prestazione rimediata quest'anno. Lo zero spaccato in Canada è risultato impietoso. Troppo brutto per essere vero.

DOMENICA SERRA



499P REGALACI UN ALTRO SOGNO

*Le Mans, un anno dopo. Vigilia in apnea e davanti 24 Ore per sognare di compiere un'altra impresa. Con gli occhi ancora pieni dal sorprendente blitz nell'edizione del Centenario, c'è una Ferrari che si trova difronte a un appuntamento decisivo. E non solo perché quello sul circuito della Sarthe è evento che da solo vale tutta una stagione. Oltre la gara-mito c'è anche una vittoria che manca da 12 mesi esatti. Proprio da quella 24 Ore di Le Mans destinata a entrare nella leggenda. E c'è anche un occhio a quel Mondiale Endurance dove, fino a questo momento, da una parte si sono assommati una serie di risultati negativi e dall'altra c'è una competitività di una 499P che ha dimostrato, quando non messa in condizioni di non nuocere dal Bop, è in grado di giocarsela contro ogni tipo di rivale. Sono nove i Costruttori al via con delle hypercar, un evento epocale per la corsa di lunga durata più famosa del mondo. «***Le Mans è sempre una gigantesca sfida***», ha raccontato Antonello Coletta alla vigilia dell'appuntamento più atteso dell'anno per quanto concerne l'endurance. Global Head of Endurance and Corse Clienti Ferrari ha poi aggiunto: «***Dopo la vittoria nell'edizione del Centenario, tutti si aspettano da noi un'altra vittoria, tutti ci aspettano al varco***». Per la Ferrari sarà una sfida di autentica passione, quella a Le Mans, dentro a un enorme pentola a pressione dove tensioni e attese si comprimono, con la notte che dilata sogni e speranze. Un luogo che mette quasi soggezione, sospeso tra quello che è stato e quello che deve continuare a essere se vesti la maglia del Cavallino e ogni volta hai l'obbligo di scendere in pista per vincere. Successi indelebili e imprese leggendarie. Il popolo del Cavallino ha voglia di rivivere una 24 Ore al top con le Rosse a far vibrare il cuore a caccia di un'altra impresa della Regina. I primi test hanno lanciato in orbita Porsche e Toyota, con la Ferrari terza forza. Ma a Le Mans, ce lo ha insegnato quanto accaduto lo scorso anno, tutto può succedere.*

SOMMARIO AS24





PINO ALLIEVI

MAX, UN SUPERUOMO SOLO AL COMANDO!

SE LA RB20 FA FATICA, LUI CI METTE LA PEZZA
Non importa se la Red Bull appare ormai ben diversa dalla gioiosa macchina da guerra delle prime gare stagionali. Max Verstappen si sta letteralmente caricando sulle spalle i problemi e le criticità della RB20 puntando in gran parte sulla sua classe per continuare ad essere il leader di questo mondiale

A QUESTO PUNTO TOCCA A LUI INVOLARSI E DARE TUTTO, A PRESCINDERE DALLE CARATTERISTICHE E DAI PROBLEMI DELLA SUA RED BULL. ALLA GRANDE!

Ci sono gare da incorniciare, da illustrare nei corsi di pilotaggio a chi sogna di diventare un campione. Il Gran Premio del Canada è una di queste perché ha mostrato una varietà di situazioni tali da mettere alla prova non solo le capacità di guida di chi stava gareggiando, ma soprattutto quelle mentali dei protagonisti, visto che per vincere non basta solamente pigiare con forza il piede sull'acceleratore. Mai, da tempo, non si verificavano, tutte insieme, una serie di situazioni da corsa ad ostacoli: lieve pioggia al via, poi asfalto insidioso, umido, traditore. Quindi una traccia di asciutto nella quale star dentro al millimetro, di nuovo una doccia d'acqua e infine l'asfalto da slick. Tante cose, di forza, dentro un gran premio, con decisioni da prendere senza sbagliare, senza soprattutto avere esitazioni. Chi più, chi meno, ci sono state sbavature più o meno gravi da parte di tutti. Ma ha vinto chi, dall'inizio alla fine, ha avuto idee chiarissime e si è concesso solamente un innocuo "dritto" al 16mo passaggio, quando era nella scia del leader George Russell. Roba da niente: ha perso un paio di secondi e da quel momento è stato assolutamente perfetto, tempestivo, spietato.
Questo uomo, questo campione, è Max Verstappen, ossia il leader del campionato che molti, dopo Monte Carlo, vedevano già in declino, pronto a farsi risucchiare dal prepotente ritorno Ferrari, al cospetto di una Red Bull in disarmo, tra Adrian Newey che se ne va, Christian Horner alle prese con guai interni dei quali è complice e responsabile, Helmut Marko che non ne può più di problemi extra-sportivi nella gestione del team, le altre squadre all'assalto dei pezzi migliori del reparto tecnico più vincente degli ultimi anni.
In una situazione oggettivamente difficile, Verstappen una volta di più ha fatto da collante con la sua bravura, portando a casa un successo che proprio per questo contorno fosco vale ancora di più. Comprensibile quindi il modo in cui ha festeggiato, gettandosi tra le braccia dei meccanici e dei tecnici che lavorano per lui e sono fuori dai giochi di potere. «*Mi sono divertito* – ha detto sorridendo prima di salire sul podio – *perchè non abbiamo sbagliato nulla. Tutti bravi, tutti attenti nel controllare una gara difficile. Ci sono comunque dei problemi, li conosciamo e sappiamo di avere molto margine di miglioramento*».
Il Gran Premio di Spagna, tra due domeniche, ci dirà dove sta davvero la Red Bull motorizzata Honda. Ma nel frattempo sono gli altri a dover soffrire di più, specialmente la Ferrari che sembrava avviata a infastidire Verstappen nella corsa per il titolo piloti e invece ha lasciato Montreal con una battuta d'arresto preoccupante, senza neppure una macchina al traguardo, con Leclerc e Sainz mai competitivi, abbattuti nel morale, sfiduciati. Quanto a McLaren e Mercedes, sono stati gli errori dei piloti ad avvantaggiare Verstappen lanciandolo verso il gradino più alto del podio, in una gara nella quale si giocava tutto sul filo del rasoio e potevano vincere sia Verstappen, sia Russell o Norris. Questi ultimi avevano forse un vantaggio di macchina, ma George e Lando – complice in questo caso la McLaren con un clamoroso errore di strategia – si sono fatti prendere la mano e hanno rincorso con affanno, risultando perdenti dinanzi alla calma olimpica del campione del mondo.
A questo punto sarebbe un peccato se la Red Bull si sfaldasse, compromettendo la fiducia di un campione come Verstappen. Horner lo sa molto bene e probabilmente sta facendo l'impossibile per salvare la situazione e salvare se stesso. Ma il futuro merita invece una riflessione, dinanzi a egoismi che devono essere cancellati se non si vuole mandare all'aria una squadra prestigiosa, con un patrimonio di bravure, conoscenze, competenze che hanno stupito tutti. È ovvio che i team rivali non vedano l'ora di smembrare ciò che resta (o resterà) della Red Bull, senza considerare che il danno ricadrebbe su tutta la Formula Uno.
Verstappen, in tale contesto, resta la luce di riferimento, l'uomo di una quasi impossibile pacificazione, la ragione per trovare un compromesso. Un compito che mai avrebbe immaginato, in una stagione in cui l'obbiettivo è duplice: il titolo mondiale della pista e quello della mediazione. ●



GIORGIO TERRUZZI

NORRIS & RUSSELL GLI IMPAZIENTI INGLESI

HANNO LOTTATO CON L'IDEA DI POTER VINCERE E ALLA FINE SI SON CONTESI IL SECONDO POSTO MA CON UNA CONSAPEVOLEZZA NUOVA. QUELLA DI POTER DIRE TANTE COSE ANCORA, IN QUESTO STRANO MONDIALE...

Insieme, a distanze minime, per una gara intera. Insieme, per una quantità di circostanze, ragioni, assonanze. Loro, che hanno quell'aplomb lì, British; che hanno uno stile comune, Made in England; che per certi versi si somigliano, per altri proprio no. Lando Norris e George Russell, agganciati anche in queste righe, dopo un Gran Premio che li ha accomunati, nel

DIETRO DI MAX C'È TANTA VOGLIA DI... GHERMIRLO

Russell, terzo alla fine, e Norris, secondo, possono sorridere felici al termine di un Gp che li ha visti movimentare la gara, dietro a una Red Bull "salvata" da Verstappen

bene e nel male. Intanto, entrambi forse e per certi versi hanno avuto per le mani i cancelli del cielo canadese. Avrebbe potuto vincere Lando senza quella prima Safety car, generata dal solito pasticcione, Sargeant; avrebbe potuto vincere George una corsa meno confusa e magari sprovvista di un paio di errorini, di esitazioni che profumano di bon ton, di una educazione sin troppo accentuata, poco adatta in un mondo di prepotenti e villanzoni.
Hanno fatto i numeri l'uno e l'altro, intendiamoci, guidando e lottando sin dalle qualifiche, con un acuto di Russell tanto inatteso quanto meritato e gradito da chiunque non tifi Verstappen. In pole, con un colpo di reni che ha sbarellato persino Toto Wolff, figuriamoci noi tutti, alle prese come siamo stati sempre quest'anno, con una Mercedes buona, al massimo, sino al venerdì sera. Chi ci capisce qualcosa? Mah. Ha ripreso a splendere l'argenteria mentre si spegneva lo smalto rosso, cose che nemmeno una pista balzana come quella di Montreal riesce a spiegare persino ai diretti interessati.
In gara, momenti brillantissimi, alternati ad altri più opachi. Ma insomma, un weekend tutto spolverio per un ragazzo che sembrava lanciatissimo e ha imbroccato le stagioni più frenate della Mercedes. Per Norris la questione è un po' diversa. Lui cresce per tappe, convince a rate, da un pezzo ma, a differenza di Russell, per non parlare della coppia Leclerc-Sainz, guida una macchina che non tradisce. Anzi, viene su in pianta stabile da un annetto. Infatti, il ritmo di Lando in questo Mondiale è il più simile a quello di Re Max. Costante, in alto, con prima vittoria a Miami e una raffica di podi, di prestazioni tutta sostanza.
Sia Norris, sia Russell, hanno compagni tutt'altro che comodi, Piastri e Hamilton, per dire, alle calcagna, in mezzo alle ruote sull'isola di Notre Dame. Uno è giovanissimo, una bella rogna, molto leale; l'altro è un mostro sacro, per nulla intenzionato a fare quello che non conta una mazza, essendo destinato altrove a fine stagione. Eppure, mai una scena, un bisticcio piccolo, un lamento. In questo, ripeto, accomunati da uno stile che profuma di antico onore, di nobiltà agonistica, secondo la migliore tradizione britannica. Uno è basso, Lando, ricciolino, con la faccia da furbetto; l'altro, George, è uno spilungone morbido nei modi, con un paio di occhioni azzurri simili a due fari. Si conoscono da una vita, si rispettano, Russell è stato tra i primi a condividere con Norris la felicità per il successo nel Gran Premio in Florida. Non occupano ancora il centro della scena, sono meno ingombranti, vincenti e celebrati di Verstappen; meno affascinanti di Leclerc. Ma bisogna star quieti sulle previsioni perché abbiamo a che fare non semplicemente con una bella coppia. Questi due hanno dentro una materia prima finissima, si trovano dentro squadre solide con contratti rassicuranti, sono rispettati e amatissimi da chi lavora con e per loro. Ogni ambizione è giustificata, al netto delle grane tecniche che hanno e troveranno tra le mani. Con una quantità di estimatori sparsi ben al di qua della Manica. Vederli insieme sul podio canadese ha aperto, intanto, un altro squarcio nuovo su una stagione, questa, per molti versi ancora indecifrabile. ●





DI CARLO VANZINI SKY F.1

GAMBERO ROSSO

A MONTREAL UN PASSO INDIETRO ALLA RICERCA DEL GRIP PERDUTO PER UNA FERRARI CHE FA FLOP. UNA DOCCIA CHE PIÙ GELATA NON SI PUÒ

*«**Non siamo campioni** del mondo oggi, non siamo brocchi quando le cose non vanno bene»*, così Frederic Vasseur, quasi profetico, aveva chiuso il trionfale week end di Monaco. Un occhio alle classifiche, ma nulla più, dopo quella gara, perché sarebbe stato l'errore più grande, "lavoriamo passo dopo passo". In Canada è arrivata una doccia che più gelata non si può, sia perché le aspettative era molto alte, prima di andare nella temuta Barcellona, sia perché un doppio ritiro non si registrava dal 2022, da Baku, allora problema idraulico per Sainz e Power Unit per Leclerc, oggi rispettivamente incidente e ancora motore. Non è allarme rosso, ma ci sono tante cose inspiegabili. Partiamo dal presupposto ad esempio che Leclerc quest'anno non era mai andato oltre la quarta posizione e Ferrari, con i suoi alti e bassi si era messa in zona DRS della Red Bull nel costruttori. Una qualifica con entrambi i rossi fuori in Q2 non si vedeva dai tempi nefasti del purgatorio post accordo segreto con Fia. Quindi tutto folle all'ennesima potenza. Poco prima della gara, dopo una qualifica fallimentare, veniva considerato realisticamente possibile rimontare e finire in quinta e sesta posizione, ma non mancava l'ottimismo per puntare a qualcosa in più, con qualche episodio a favore, se non addirittura al colpo

FERRARI DOPPIA BANDIERA BIANCA

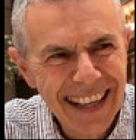
Una gara da dimenticare quella della Ferrari che si è conclusa con un doppio ritiro dopo un week end costellato da tanti problemi. Le Rosse hanno lottato nelle zone basse della classifica fino al momento di alzare bandiera bianca



grosso, con un grosso colpo di fortuna. È stato invece fin da subito un calvario. Anonimamente in lotta con Alpine, VCARB, Williams e a tratti anche con Sauber. Il peggio del peggio. A voler ipotizzare mercoledì o giovedì o venerdì o sabato o anche sui semafori al via, uno scenario catastrofico per questo week end, non saremmo mai arrivati a tanto. Problema al motore per Leclerc e problema al fondo per Sainz. Leclerc perdeva 1.2 al giro, quindi avrebbe avuto il passo per rimontare, Sainz invece non si è proprio mai acceso e ha candidamente ammesso, forse lui destinato a salutare a fine stagione è più la voce della verità, di non aver mai avuto il passo. Eppure ribadiamo l'ottimismo anche dopo la qualifica. Preoccupano i rumors legati ai sensori che mandano allarmi e spesso inseriscono procedure automatiche di protezione al motore. È tutto molto sotto traccia, ma non si spiegano i continui cambi di power unit o forse con questa situazione dei sensori si spiegano.

Non erano campioni ieri non sono brocchi oggi, ma i debriefing di Maranello saranno tutto tranne che tranquilli. Vasseur ci ha messo la faccia, come sempre, nella sonora batosta, ma è rimasto sereno. Ha aperto l'ombrello per proteggere tutto e tutti, ma si farà sentire, perché la musica, rispetto a un anno fa, quando era appena arrivato è cambiata. La Red Bull ha vinto perché ha un pilota straordinario che ha trascinato la sua squadra a conquistare il Canada, non con la macchina più veloce del week end, ma indubbiamente con il pilota più forte. L'ha vinta lui più che persa gli altri anche se gli altri si sono dati da fare per rendergli la vita un po' più facile. Imola e Canada sono due bandiere di Max che danno la giusta grandezza a un pilota arrivato a 750 giorni di impero, nuovo record assoluto, superando Schumacher nei bei tempi della rossa che vinceva a raffica. Un numero più importnate del numero di Gran premi al comando del mondiale perché sono aumentati. Striscia destinata ad allungarsi sicuramente in Spagna, probabilmente anche fino a fine stagione. La gara da non pervenuta della Ferrari non ha impedito di aver vissuto forse il Gran Premio più bello della stagione. Adesso a Barcellona avremo alcune risposte importanti alle seguenti domande: Ferrari che succede? Mercedes forte solo per la pista canadese con poco porpoising o si unisce al gruppo dei forti? Red Bull torna a essere irraggiungibile o resta lì a tiro come nelle ultime 3 gare, seppur vinte 2 su 3? McLaren seconda forza? Alonso in Spagna riuscirà a non parlare di Ferrari? Si scherza eh, ma sembra essere ancora ferito nel cuore a parlare della rossa. Le mura di Maranello, potessero parlare, ci racconterebbero in passato di quanto tremavano per le sferzate di Montezemolo e Todt, adesso è arrivato il momento di Fred di chiarire subito i tanti dubbi che questa trasferta ha lasciato. I mondiali continuiamo a non guardarli. Il costruttore è un'idea, con un Perez così, ma con una Max così resta pura utopia, soprattutto con una Ferrari così. Di fatto meglio perdere una partita, si dice nel calcio, 7 a 0 che perderne sette per 1 a 0, ma serve una forte reazione subito.

Tutti all'esame di spagnolo. ●



FULVIO SOLMS

VERSO LA NUOVA ERA TECNICA ANCHE AUDI SI SENTE IN POLE

LA CASA TEDESCA HA STANZIATO OLTRE DUE MILIARDI PER L'AVVENTURA F.1 OBIETTIVO PODIO GIÀ NEL 2026. ALUNNI BRAVI: «*ASSUMIAMO 300 PERSONE*»

UNA TRANSIZIONE SEMPRE PIÙ IN ATTO
Un futuro immediato con sempre più Audi all'interno della Sauber, ormai lanciatissima verso la trasformazione quantitativa e soprattutto qualitativa, che sancirà il passaggio delle consegne in chiave 2026, per un nuovo capitolo nella storia della F.1



ATTUALMENTE SIAMO IN 600 E DOVREMO ASSUMERE BEN 300 UNITÀ LAVORATIVE PER RAFFORZARCI UN PO' IN TUTTI I VARI DIPARTIMENTI

ALESSANDRO ALUNNI BRAVI

E venne la Red Bull, che si mangiò la Jaguar, che si mangiò la Stewart, che si mangiò il gatto, che si mangiò il topo che al mercato mio padre comprò. Anno 2005: è questa l'ultima volta in cui un team con dichiarate ambizioni di salire all'attico del Mondiale acquistò una squadra al pianterreno. Già fu molto diverso l'ingresso in Formula Uno della Mercedes che s'era comprata la Brawn Gp perché questa aveva appena vinto i titoli piloti e costruttori (2009), dopo aver percorso i doppi canali giusti.

Adesso tocca alla Audi con Sauber e il passaggio è terribilmente attuale, anche considerato il varo delle nuove regole tecniche per il 2026, già molto dibattute, in parte ispirate e richieste – anche un po' puntando i piedi – da Audi AG.

I tedeschi sono stati alla finestra per un bel po' di tempo, dopo aver incaricato il presidente della loro divisione New Business, già nel 2015, di eseguire un progetto di fattibilità per lo sbarco in Formula Uno. Questo presidente rispondeva al nome di Domenicali Stefano, da poco fuoruscito (leggi dimissionato) dalla Ferrari.

Una volta presa la decisione, i tedeschi hanno fatto all-in sulla Formula Uno: già nel 2016 erano andati via dal WEC in cui avevano vinto l'indicibile, poi nel 2022 via dalla Formula E in cui pure s'erano presi il campionato nella stagione del debutto con il marchio ufficiale (2017-2018). L'Audi non entra mai in un campionato solo per partecipare e così farà nel 2026, anche se la Formula uno è particolarmente complicata. Oggi l'Audi è Sauber (lo sarà ancora nel 2025), posseduta da marzo scorso al cento per cento e che dovrà trasmutarsi da squadra indipendente e piuttosto fragile, a corazzata con il marchio ufficiale.

Il primo intervallo di partecipazione che l'azienda si è posta è il quinquennio 2026-2030. L'obiettivo è molto ambizioso: essere in grado di lottare per i podi e qualche vittoria già nel 2026, per poi consolidare questa competitività e ripartire verso la vetta, da raggiungere appena risulterà possibile.

La scommessa comporta l'investimento di una montagna di denaro: cifre i tedeschi non ne fanno ma possiamo essere ragionevolmente certi che sia compresa tra i due miliardi e i due miliardi e mezzo di euro.

Aiuta molto il rimescolamento delle carte tecniche. Con monoposto completamente nuove Audi si sente in grado di giocarsela, sfavorita dal confronto con le strutture concorrenti – già complete, funzionanti e con protocolli di lavoro già registrati – ma forte di un nuovo motore molto elettrico in cui potrà riversare tutta la sua straordinaria esperienza.

Non ci fosse stato questo maggior bilanciamento tra motore termico ed elettrico, Audi non sarebbe scesa in campo: mai avrebbe accettato, giustamente, di inseguire i costruttori attuali (Honda, Ferrari, Mercedes, Renault) dovendo rimontare quasi un decennio di svantaggio.

Sulla parte elettrica si sente forte, anzi fortissima. Ricordiamo con quale Enterprise elettrica al cento per cento – la RS Q e-tron – Carlos Sainz padre abbia vinto, alla verde età di sessantun anni, la Dakar 2024. E mai di forza prendendosi singole tappe ma di regolarità, di astuzia, di gioco di squadra, ciò che spiega molto bene di che pasta siano fatti i signori dei Quattro Anelli.

Ma la strada sarà ripida e lunga. «*Solo a marzo Audi ha completato l'acquisizione di Sauber* – spiega Alessandro Alunni Bravi, l'avvocato umbro che gestirà la squadra in qualità di Team Representative sino alla fine del 2025 – *Questo ha dato un nuovo impulso al progetto di rafforzamento del team che è solo all'inizio e si dovrà completare in tempo per poter affrontare a ranghi completi il 2026*».

Gli organici devono crescere del cinquanta per cento: «*Siamo in circa seicento e dovremo assumere trecento persone per rafforzare la realtà attuale in tutti i dipartimenti, non solo quelli dediti alla prestazione. Certamente aerodinamica, progettazione, sviluppo, produzione, ma anche settori amministrativi, organizzativi, logistici. Attingeremo professionalità da concorrenti ma ne otterremo anche da altre realtà del motorsport come, ad esempio, l'endurance o la IndyCar. Ci sono poi progetti importanti di formazione degli ingegneri: con l'università ETH di Zurigo, con il Politecnico di Torino. Ma è chiaro che il novanta per cento dell'organico avrà radici in Formula Uno*».

Quanto ai nomi, bocche cucite al di là dell'ingaggio di Nico Hülkenberg: «*Con la sua consistenza velocistica e la sua grande esperienza – dice Alunni Bravi – Nico si integra ala perfezione nel programma Audi di lungo termine*». Anche perché tedesco, il che non fa danno.

Il resto è tutto da scoprire. La prima scelta di Audi rimane Carlos Sainz, ritenuto un campione-jolly che la Ferrari ha lasciato libero. Ma lo spagnolo, già da tempo con un accordo Audi in attesa di firma, sfumata ogni possibilità di avere un top team nel 2025 aspetta di capire se Red Bull o Mercedes possano aprirgli una porta per il 2026. In quel caso potrebbe accettare un anno alla Williams.

Audi rimane comunque per lui il porto più sicuro, ancorché con obiettivi di lungo termine. Quando i tedeschi entrano in un campionato lo fanno per vincere, e solitamente ci riescono. Come il suo papà, mentore e manager, sa benissimo. ●



ALESSANDRO GARGANTINI

SESSANTA MOTIVI PER APPLAUDIRE MAX

IL 60ESIMO TRIONFO IN CARRIERA PER VERSTAPPEN SEMBRA TANTO UN SUCCESSO MOLTO PIÙ FRUTTO DELLA SUA CLASSE SOPRAFFINA CHE NON DELLA COMPETITIVITÀ OGGETTIVA DELLA RED BULL. SOLO LA SUA GRANDE PERFORMANCE RIESCE A TENERE A BADA MCLAREN E MERCEDES

Il **sessantesimo** successo in carriera è arrivato alla fine di una corsa stellare del campione olandese, che non aveva la monoposto migliore, ma è stato perfetto a differenza di Norris e Russell sul tracciato del Québec. Fine settimana da incubo per la Rossa.

QUOTA SESSANTA RAGGIUNTA

Il sesto successo stagionale di Max Verstappen nel 2024, il sessantesimo in carriera, è il meritato premio al termine di un fine settimana perfetto, l'ennesimo da fuoriclasse, del ventiseienne tre volte iridato, che nello stato del Québec non disponeva della monoposto più veloce, ma ha ancora una volta fatto la differenza in un fine settimana equilibratissimo, nel quale Russell gli ha soffiato la quarantesima pole position in carriera, mentre Norris ha accarezzato solo per pochi giri la leadership del Gran Premio, frutto di una McLaren in gran forma in Canada, ma che ha perso il treno per la vittoria tardando il cambio gomme nella fatale ventiseiesima tornata, quando un contatto contro il muro ha mandato in scena per la prima volta la vettura staffetta. Mentre Verstappen si è subito tuffato nella corsa box, Norris ha atteso un giro, dopo aver avuto sei secondi per decidere. Il ritardo di un passaggio nel cambio gomme è costato tre posizioni, tutte precedentemente conquistate in pista, a Norris, che nella restante fase di gara non ha più trovato la forza di riprendere l'impresa e ha concluso in seconda posizione in scia alla Red Bull del campione iridato.

I RIMPIANTI DI NORRIS E RUSSELL

Verstappen difficilmente avrebbe vinto senza l'indugio del muretto box McLaren, che ha preferito lasciare il pilota inglese in pista al comando del Gran Premio, richiamandolo nel giro successivo per evitare che un'immediata chiamata del leader della corsa inducesse Verstappen and company a restare in pista, penalizzando il suo pilota. La classica situazione nella quale, come fai, sbagli, perché lasci ai rivali la contromossa vincente. Norris è così rimasto in pista un giro di troppo, è rientrato in pista terzo, e non ha potuto fare altro nella rimanente fasi di gara se non approfittare di una sosta addizionale di Russell davanti il pilota di King's Lynn, assai deciso nel finale nel soffiare il terzo posto a Hamilton, dopo essersi preso anche a ruotate con Piastri nella esse prima del via, dopo essersi fermato per una sosta aggiuntiva e montare un set di Medium al posto delle Hard. Tuttavia, come per Norris, anche la soddisfazione di Russell non era piena al termine di un Gran Premio nel quale due errori alla esse prima del via gli hanno impedito di giocarsi a fondo le sue carte nella prima vera occasione in cui la sua Mercedes W15 era in grado di lottare ad armi pari di McLaren e Red Bull.

UN UOMO CAPACE DI FARE LA DIFFERENZA

Montreal ha dispensato verdetti chiari e, nella sua essenzialità, distribuito fattualmente promozioni e bocciature. Verstappen si è confermato implacabile nell'estrarre dalla RB20 il massimo, limitando i danni con le intermedie e andando in attacco nella fase finale di gara con le mescole Medium, con le quali ha fatto la differenza nel suo terzo stint di gara, nel quale è stato letteralmente incontenibile. L'olandese ha ben gestito il restart a poco più di quindici tornate dal termine, quando il ritiro di Albon e Sainz ha causato una neutralizzazione. Norris non ha saputo approfittare per an-





dare ancora una volta a caccia dell'olandese, più a suo agio con le Medium che con le Intermedie nelle prima fasi di gara. Russell avrebbe necessitato di qualche giro in più a fine gara per insidiare la piazza d'onore del connazionale della McLaren e, perché no, anche per creare qualche preoccupazione a Verstappen con una Mercedes in netta crescita sul tracciato dell'isola di Notre Dame. Nonostante il successo dell'olandese, la Red Bull è stata soltanto terza in termini di punteggio tra i Costruttori in suolo canadese, dove McLaren e Mercedes hanno entrambe conquistato tre punti in più. Il successo di Verstappen ha dato alla Red Bull il sesto successo stagionale, ma la squadra regina del mondiale ha giocato ad una sola punta e si è dovuta aggrappare al suo campione per non uscire con le ossa rotte dal tracciato intitolato a Gilles Villeneuve. Sta diventando un caso, invece, Perez, dal rendimento insufficiente. Sedicesimo in qualifica, il trentaquattrenne di Guadalajara è finito contro le barriere al termine di una corsa da incubo, il peggior modo per ringraziare la sua squadra per il fresco rinnovo di contratto. Gli stenti del messicano danno ancora più lustro alle imprese di Verstappen, evidenziandone il valore aggiunto e l'irrinunciabilità per la squadra di Milton Keynes. È questo il rovescio della medaglia di avere a bordo un pilota dal rendimento attualmente mediocre, che finisce per esaltare la bravura del team mate e, inevitabilmente, penalizza la squadra.

ROSSA ARRUGGINITA DOPO I TUFFI E LE BOLLICINE DEL PRINCIPATO

A Montreal è letteralmente mancata la Scuderia Ferrari, come se tutto si fosse arrugginito nel tuffo nel mare di Monte Carlo, dopo la prima vittoria stagionale di Leclerc. Dopo un incoraggiante venerdì, le Rosse si sono letteralmente piantate in qualifica, anche a causa della scelta di usare un solo set di gomme nuove in Q2, usandole nel primo tentativo. Con Leclerc e Sainz in sesta fila, è cominciato un Gran Premio in salita per entrambi i piloti del Cavallino, con Leclerc che è stato bloccato da un problema di potenza del propulsore, corretto grazie ad un power cycle quando la corsa era compromessa e di un Sainz in costante difficoltà e protagonista di un testacoda nel finale che ha sbarrato la strada di Albon, determinando il ritiro di entrambi. Alle spalle di Hamilton e Piastri, che hanno completato la top five, le due Aston Martin di Alonso e Stroll hanno colto il miglior score stagionale assicurandosi il sesto ed il settimo posto davanti a Ricciardo, che ha lasciato gli ultimi due punti a disposizione alle Alpine di Gasly ed Ocon, bravi nel farsi trovare pronti nella giornata un cui il doppio ritiro delle due Ferrari e di Perez ha lasciato spazio a squadre che normalmente occupano la seconda parte della classifica. Fuori dai punti per un soffio le due Haas, che avevano infiammato la bagnatissima prima fase di gara partendo con le mescole full wet, ma l'azzardo non ha pagato fino in fonfo.

IL CASO PEREZ, IN PISTA AFFONDA, MA LA SQUADRA LO PREMIA CON UN BIENNALE

Mentre il circus era in viaggio per Montreal, la Red Bull ha annunciato di aver prolungato di due anni il contratto di Perez, chiudendo il capitolo più importante in tema di mercato piloti. Il tempismo della notizia ha un po' sorpreso, visto che la squadra di Milton Keynes non ha legato al rendimento del messicano nel 2024 la sua permanenza in squadra ed in questo momento Perez non è al top della forma. Se il trentaquattrenne di Guadalajara farà male, probabilmente sarà scaricato lo stesso, pur a fronte di un contratto

RIVALI TEMIBILI MA CONTENUTI DALLA CLASSE DI MAX
La McLaren è apparsa ancora una volta una contender assai pericolosa, ma anche stavolta la pura classe di Verstappen è riuscita a prevalere, malgrado il calo di competitività della Red Bull rispetto al favoloso inizio di campionato. A destra, la gioia del leader della classifica dopo il traguardo vittorioso di un altro Gp molto sofferto per lui, ma alla fine ben remunerato e con pieno merito...

firmato. Tuttavia, adesso era importante fornire un segnale di continuità e porre fine ad un tema che poteva creare disturbo. Verstappen predilige avere al suo fianco il messicano, il team l'anno scorso ha fatto doppietta, gli obiettivi sono stati raggiunti. Di conseguenza, la Red Bull ha scelto di andare avanti con l'attuale line-up, nonostante un pilota più competitivo avrebbe contribuito ad accrescere il potenziale della squadra inglese. Lo stesso Vasseur, la settimana scorsa, ha ribadito che avere due piloti forti è meglio rispetto ad averne uno e mezzo. Probabilmente, oggi, l'interesse ed il volere di Verstappen prevalgono rispetto a quelli della stessa squadra. E Horner, pur di tenersi l'uomo che fa la differenza, ha chinato il capo. Ubi maior.., dunque, e si va avanti così, nonostante l'incidente monumentale e l'umiliante eliminazione in Q1 di Perez, ripetuta a Montreal. Dopo quattro podi nelle prime cinque gare, la curva di rendimento del messicano era improvvisamente calata a picco. Un par-







ticolare che non ha fatto fare una grinza al team e, soprattutto, non ha impedito ai legali di perfezionare il nuovo accordo. Il tempismo ha sorpreso, anche perché, proprio adesso che McLaren e Scuderia Ferrari sono più competitive e mettono con maggior frequenza sotto pressione i piloti della squadra regina, occorreva verificare la tenuta di Perez. La Red Bull conta sul fatto che Perez, sgravato da un pensiero pesante come il rinnovo, trovi la leggerezza per tornare sui livelli di inizio anno. I disastri di Monte Carlo e Montreal andranno però lasciati velocemente alle spalle da Checo, visto che con questo rendimento anche la firma più nitida in calce ad un contratto prima è destinata a sbiadirsi.

UNA SCELTA ALL'INSEGNA DELLA STABILITÀ, MA CHE NON RINFORZA LA SQUADRA

La Red Bull ha dunque preferito tenersi Perez piuttosto che riaprire le sue porte a Carlos Sainz jr, al fianco di Verstappen alla Toro Rosso. Il madrileno avrebbe portato con sé le incognite legate ad una situazione che in squadra non si viveva dai tempi di Ricciardo, quando il dualismo con Verstappen portò una rottura e la decisione del pilota di Perth di andare in Renault pur di cambiare acque. Tensioni che ancora il team ricorda e che ha voluto probabilmente scongiurare. Inoltre, in America latina, Perez è un veicolo commerciale molto forte, oltre a portare una dote di sponsorizzazioni superiori a Sainz. Horner ha tagliato corto: «*Abbiamo disattivato tutto ciò che poteva distrarre Checo*», che ora potrà lavorare meglio. Fa eco Verstappen, che subito suggella una scelta da lui stesso richiesta: "Ci serviva stabilità. Inoltre, Sergio è un ottimo team player ed un gran lavoratore!". Perez accetta di buon grado di dover fare un passo indietro quando Verstappen ha bisogno di aiuto, mentre con Sainz non sarebbe stato la stessa cosa. A parte Sainz, il mercato non offriva molto: tutti gli altri top driver sono già sotto contratto, mentre Ricciardo non ha fornito segnali tali da tenerlo in corsa per una promozione in Red Bull fino alla fine. Tsunoda



DALLA LOTTA NOBILE È MANCATA SOLO LA FERRARI

L'unico colore che non appare nelle scene di giubilo dei protagonisti a fine corsa purtoppo è il Rosso Ferrari. Così Red Bull, McLaren e Mercedes stavolta, sopra, sono state le grandi protagoniste. A destra il podio, che premia Max al top e anche il secondo Norris, all'estrema sinistra, e il terzo Russell, qui all'estrema destra

è un pupillo della Honda, ma il matrimonio della Red Bull con la Honda finirà nel 2026. Di conseguenza, il pilota del Sol Levante resterà con la Racing Bulls nel 2025 ed un passaggio in prima squadra non è mai decollato.

IN CHIAVE 2026, ECCO L'AERODINAMICA ATTIVA E MONOPOSTO PIÙ PICCOLE

A Montreal si è parlato, e parecchio, anche di futuro, visto che la FIA ha divulgato il set di informazioni di riferimento in chiave regolamento tecnico 2026, che devono ancora passare dal vaglio del World Council. Per immagazzinare e gestire una potenza elettrica che salirà a 350 kilowatt, serviranno monoposto più piccole, leggere ed efficienti sotto l'aspetto aerodinamico. Di conseguenza, si interverrà a tutto tondo, non solo sulle power unit. In termini di monoposto, saranno più strette di dieci centimetri, più corte di venti centimetri e più leggere di trenta chili. Una grossa sfida è il limite di peso di 768kg, in controtendenza con il nuovo propulsore, che avrà una batteria più pesante. Anche i requisiti per i crash test saranno più elevati. La necessità di alleggerire le macchine, un obiettivo né semplice, né economico, è il principale punto di partenza dei lavori dei team. Il DRS lascerà il posto ad un sistema di aerodinamica attiva, che introduce ali mobili anteriori e posteriori, La differenza tra DRS e aerodinamica attiva è che la posizione piatta dei flap può essere attivata in ogni giro, indipendentemente dalla distanza dal veicolo che precede. In punti predefiniti del giro, un pilota può passare a una modalità a bassa resistenza, detta modalità X. Quando si avvicina alla zona di frenata, torna alla modalità ad alto carico aerodinamico, la modalità Z. In aggiunta, ci sarà la possibilità di avere a disposizione un "over-ride" di potenza, per sfruttare cavalli extra forniti dalla power unit e favorire i sorpassi. Il sistema ritorna alla modalità Z sotto il controllo del conducente o tramite la pressione dei freni. Il DS della FIA Nikolas Tombazis ha sottolineato che le vetture saranno diverse nel loro aspetto. Ciò è dovuto alle dimensioni più piccole dell'auto e degli pneumatici. L'ala posteriore appare decisamente più potente di quella anteriore, ma le sue dimensioni non cambiano. L'ala anteriore, invece, si restringe di dieci centimetri in larghezza. I passaruota scompariranno, mentre è previsto un deflettore relativamente grande davanti alle pance laterali con lo scopo di reindirizzare i vortici d'aria verso l'interno. In questo modo, la FIA vuole evitare l'effetto outwash, che è migliore per l'aerodinamica della singola vettura, ma peggiore per la guida dietro. Cambierà in modo significativo le strutture del flusso sopra e sotto il suolo: per gli aerodinamici significa ripartire da zero. Dopo tre anni di sviluppo cercando di ridurre al minimo i sobbalzi e di capire a quale altezza da terra la deportanza è più stabile, ora il regolamento ribalta nuovamente tutto! Il sottoscocca sarà completamente piatto per una sezione più lunga e l'auto sarà posizionata più indietro per eliminare parte dell'effetto del diffusore. Ciò si traduce in una maggiore altezza da terra. Alcuni team stanno già protestando contro il radicale indebolimento del principio dell'effetto suolo, e soprattutto quelli che hanno finalmente capito il funzionamento e lo usano a proprio vantaggio. Su questa bozza di regolamento, ci saranno certamente numerose discussioni e tuning, come hanno segnalato diversi Team Principal, tra i quali Andrea Stella della McLaren. ●







ALESSANDRO GARGANTINI

UNA CORSETTA PICCOLINA IN CANADÀ

PECCATO DAVVERO PER IL CAVALLINO RAMPANTE CHE DOPO LA GARONA E IL TRIONFO DI MONACO ACCUSA UNA SECCA BATTUTA D'ARRESTO A MONTRÈAL CON UN DOPPIO ZERO CHE NON CI VOLEVA...



LECLERC TORTURATO DA GUAI AL MOTORE SI RITIRA AL 43° GIRO
Prima sfiancato da guai al motore che gli facevano perdere più di un secondo al giro e poi poco aiutato dall'azzardo di montare gomme slick, alla fine Leclerc si è dovuto ritirare chiudendo un fine settimana davvero no per la Ferrari

Questa volta, la Casa di Maranello esce bocciata, con zero punti e le ossa rotte, dalla trasferta in Canada. Leclerc paga per un problema al motore che gli ha tolto ottanta cavalli ed una qualifica storta come quella del team mate Sainz, partito male e imbottigliato nel gruppone prima di ritirarsi a causa di un contatto.

ALLA PROVA DEL NOVE... I CONTI NON SONO TORNATI

Il nono Gran Premio stagionale ha portato un doppio ritiro e zero punti alla Scuderia Ferrari, che non è riuscita a dare continuità ad una marcia che, dopo il successo di Montecarlo, si era fatta importante ed aveva portato la Casa di Maranello a soli ventiquattro punti della Red Bull nella graduatoria riservata ai Costruttori. Al primo posto di Leclerc ed al terzo di Sainz, che hanno avuto l'ovvia conseguenza di alzare le attese in vista della trasferta canadese, ha fatto seguito in fine settimana incolore, condito dai problemi di affidabilità nel caso di Leclerc e di consistenza nel caso di Sainz, imbottigliato a centro gruppo nelle prime fasi di gara e protagonista di due contatti che lo hanno (prima) condizionato nel rendimento e (successivamente) costretto al ritiro. Inaspettatamente, nel verde Québec il Cavallino si è improvvisamente piantato, perdendo in un colpo solo venticinque punti nei confronti della Red Bull e ventotto nei confronti di Mercedes e McLaren, sulla quale la squadra di Maranello continua a vantare un margine di quaranta punti. Il secondo posto di Norris porta, invece, il pilota inglese di Andrea Stella, l'unico tra i primi cinque piloti in graduatoria ad essere sempre andato a punti, a soli sette lunghezze da Leclerc. Una fine settimana a motori spenti farà bene alla squadra guidata da Frederic Vasseur per comprendere fino a fondo cosa non ha funzionato per il verso giusto in Canada e preparare una convincente reazione in Catalogna, che darà il là alla lunga e decisiva parentesi del mondiale nel Vecchio Continente.

MANCANZA DI AFFIDABILITÀ E QUALCHE CONTATTO DI PROPRIO RALLENTANO LA MARCIA

Dopo un promettente primo giorno di prove, nella giornata di sabato le SF-24 hanno avuto problemi di grip che hanno condizionato le qualifiche e chiamato Leclerc e Sainz ad un difficile Gran Premio di rimonta su pista bagnata. Il pilota iberico, scattato dodicesimo, è rimasto attardato nella bolgia del primo giro, che il ferrarista ha concluso in quattordicesima posizione dopo essere scattato dal lato della pista bagnato e con minore aderenza. Con la pista ancora molto umida fuori della traiettoria, Sainz non è riuscito a risalire ed è stato protagonista di un tamponamento ai danni di Bottas, nel quale si è danneggiata l'ala anteriore e, come spiegato dal team principal francese, anche il fondo. Sainz lasciava così sul campo dai sei decimi al secondo al giro, secondo le informazioni condivise dal Vasseur nel dopo gara. Nel finale di gara, un testacoda a seguito di un passaggio su un cordolo bagnato ed il successivo contato con Albon hanno precluso a Sainz ogni chance di entrare nella top ten, visto che il ferrarista con le mescole Medium stava risalendo, aveva appena siglato il suo giro veloce e sopravanzato il pilota anglo thailandese della Williams nella lotta per il nono posto. Un problema al fondo e all'ala posteriore hanno decretato il definitivo ritiro di Sainz. Per quel che concerne, invece, Leclerc, un problema nella gestione del propulsore ha sottratto circa ottanta cavalli e decimi alla power unit del monegasco che, secondo Vasseur, senza questo problema di affidabilità sarebbe riuscito a giocarsela con le consuete rivali. Il reset del propulsore nel finale ha risolto i problemi, ma la corsa di Charles, che ha azzardato un set di slick con eccessivo anticipo, era ormai ampiamente compromessa, anche perché non si sono verificate interruzioni della corsa per consentire un intervento che ha fatto perdere al vincitore di Monte Carlo secondi decisivi.

FATALI I PROBLEMI DI GRIP DEL SABATO

Alla vigilia, l'obiettivo della squadra guidata da Frederic Vasseur non poteva che essere quella di cavalcare l'onda e puntare a ripetere la performance di Monte Carlo. La Ferrari è arrivata al Gp del Canada da favorita perché le caratteristiche tecniche della pista che porta il nome di Gilles Villeneuve, che propone veloci rettilinei, brusche frenate e cordoli di altezza medio alta, apparivano affini alle SF-24. Niente di più corretto, la pista del Québec sembra fatta apposta per esaltare le monoposto della Casa di Maranello, ma le condizioni meteo estremamente mutevoli ed i continui sbalzi termici hanno influito negativamente nel trovare la corretta sintesi tra le temperature degli pneumatici ed un buon livello di aderenza su un asfalto liscio e di fresca posa. I dati raccolti nella giornata di venerdì non potevano che essere limitati, dato l'alternarsi di pioggia e asciutto, ma non erano tali da far scattare alcuna sirena d'allarme, anche perché entrambi i piloti sono parsi competitivi in ogni condizione. la Ferrari ha mantenuto il suo ruolo di favorita. Pioggia o asciutto: Charles Leclerc e Carlos Sainz sono rimasti nel gruppo di testa in tutte le condizioni. Se le condizioni in continua evo-



luzione rendevano difficile trarre conclusioni sul tempo sul giro nella prima giornata di prove, nel terzo turno di prove libere sono arrivate indicazioni più genuine sui valori in pista, con Leclerc e Sainz che si sono ritrovati a centro gruppo, tra la decima e la dodicesima posizione, senza alcuna pretattica. Il risultato era in linea con il potenziale delle SF-24, prive di aderenza, lente ovunque, come ha sottolineato Leclerc al suo ingegnere di pista Bozzi, ed alle prese con frequenti problemi di scivolamento.

Q3 SFUMATO PER POCO PIÙ DI UNA MANCIATA DI MILLESIMI

I guai delle monoposto del Cavallino cominciavano, e non è una novità, dal primo settore, con due decimi lasciati sul campo soltanto alla prima curva. Nelle due ore abbondanti che hanno separato il terzo turno di prove libere dalle qualifiche, nei garage della Rossa sono stati analizzati i dati per comprendere le ragioni dello scarto del giorno prima e perché il livello di competitività delle SF-24 è calato. Il dato che più si discostava rispetto al giorno prima sono state le temperature, leggermente più alte, una condizione alla quale le monoposto del Cavallino sono state meno reattive ad adattarsi, col risultato che entrambe le vetture della Scuderia non sono riuscite a superare Q2, Leclerc per 32 millesimi e Sainz per 69, a conferma di un livello di performance allineato tra i due piloti. Leclerc e Sainz hanno superato Q1 con due set di

ANCHE SAINZ HA PATITO UN WEEKEND DA DIMENTICARE
Qualche toccatina in gara, poi il testacoda che ha messo fuori anche l'incolpevole Albon. In Canada nulla ha funzionato pure per Sainz...

gomme nuove, per poi usarne uno in Q2, dove si è deciso di usare nel primo tentativo quelle nuove per evitare il rischio che piovesse nelle fasi finali del turno. La Ferrari si è così trovata con le gomme usate nel push decisivo ed è rimaste esclusa per pochi millesimi, avendo a disposizione un set usato nel momento chiave. Vasseur non ha cercato scuse, affermando che le rivali hanno lavorato meglio, e con un margine così stretto ogni minima indecisione si paga a caro prezzo. Come spesso ripete il team principal di Draveil, ogni dettaglio deve essere perfetto. Anche a Imola, le SF-24 non avevano acceso i pneumatici al momento giusto. Un punto sul quale sta indagando e lavorando lo staff tecnico, che ha lavorato senza trovare le risposte attese anche sulla preparazione del giro di riscaldamento, che per Leclerc è stato più lento rispetto a Sainz. Ma con un giro di lancio identico a Leclerc, Norris è stato più rapido di oltre tre decimi. In vista del Gran Premio, poiché il ritmo gara era parso competitivo nei long run svolti, questa volta serviva sperare un una corsa caotica, in grado di riaprire i giochi, in linea con la tradizione di Montreal. Nel 2023, Leclerc scattò decimo e Sainz undicesimo, penalizzato di tre posti per un impeeding, e le monoposto della Scuderia sfiorarono il podio. Quest'anno, invece, il doppio ritiro ha stoppato la corsa del Cavallino, che ora dovrà attendere l'arida terra di Catalogna per riprendere la sua marcia e dissipare le perplessità che una trasferta difficile come quella dello scorso fine settimana inevitabilmente finiscono per lasciare. ●





SABATO DOPO QUALIFICHE

CHARLES LECLERC: «Dobbiamo esaminare questa qualifica e le prove libere di stamattina perché non siamo stati al livello che ci aspettavamo. Per la gara di domani la gestione delle gomme giocherà un ruolo importante ed è su quello che ci dovremo concentrare per cercare di rimontare posizioni. Con condizioni meteo incerte ci potrebbero essere delle opportunità che sarà fondamentale saper cogliere».

CARLOS SAINZ: «Un sabato difficile: abbiamo faticato con il grip e non siamo riusciti a far funzionare bene le gomme. Al mio ultimo giro in Q2 ho provato di tutto ma purtroppo non ho azzeccato la chicane conclusiva e ho lasciato lì le mie chance di accedere al Q3.
In vista di domani rimango ottimista: penso che possiamo portare a casa un buon bottino di punti. Ce la metteremo tutta».

FRED VASSEUR: Ovviamente tutta la squadra è frustrata per come sono andate le qualifiche. Oggi, fin dalle prove libere, ci è mancato qualcosa sotto vari aspetti mentre ieri sembrava che le cose andassero piuttosto bene sia sul giro singolo che sul passo gara tanto sul bagnato che sull'asciutto. Oggi tutti hanno faticato con le gomme, al punto che anche la pole position di George Russell è stata ottenuta con gomme usate, ma noi siamo stati più in difficoltà degli altri e non siamo riusciti ad accendere le gomme al momento giusto. Analizzeremo tutto nei dettagli ma non ci abbattiamo perché sappiamo che i punti si assegnano domani. Per quanto riguarda la gara dobbiamo anche guardare che cosa ci offrirà il meteo che resta una grande incognita.
Recuperare posizioni non è impossibile e daremo il massimo, come del resto riuscimmo a fare anche lo scorso anno quando partimmo indietro e completammo una bella rimonta».



DOMENICA DOPO IL GP

CHARLES LECLERC: «Il guaio al motore che abbiamo avuto ha compromesso irrimediabilmente la mia gara. Perdevamo tantissimo tempo ad ogni giro rispetto alle altre vetture, al punto che abbiamo provato a mettere le slick prima di tutti perché era l'unico modo per provare ad arrivare in zona punti. Non ha funzionato ma non avevamo nulla da perdere e dunque non ci sono rimpianti. L'esito di questa gara è particolarmente pesante perché con il doppio ritiro non abbiamo raccolto nemmeno un punto. Esamineremo i problemi che abbiamo avuto per fare in modo che non si ripresentino».



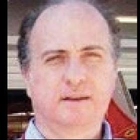
CARLOS SAINZ: «È stata una gara da dimenticare per tutto il team. Sapevamo che oggi sarebbe stato difficile visto che abbiamo faticato continuamente a trovare grip e con il bilancio vettura. Per tutta la corsa ho cercato di fare il massimo e quando ho iniziato a spingere per rimontare in un trenino di vetture con DRS ho commesso un errore toccando il cordolo che ha posto fina alla mia gara. Mi scuso con il team e con Alex (Albon). Dobbiamo lavorare prima del Gran Premio di Spagna per comprendere cosa abbiamo sbagliato questo weekend e fare in modo di non trovarci più in questa situazione nelle prossime occasioni. È tempo di voltare pagina».





FRED VASSEUR: *«È stato un weekend molto duro per tutti noi. Con Charles abbiamo avuto un guaio al motore che ci ha fatto perdere circa 80 cavalli per una quindicina di giri: speravamo in una bandiera rossa per effettuare un reset e ripartire ma non è accaduto e così ci siamo dovuti fermare a gara in corso. Charles a quel punto era doppiato e il suo Gran Premio era, di fatto, finito. Carlos non ha avuto una buona partenza ed è rimasto intruppato a lungo nel gruppo. Poi purtroppo c'è stato il contatto nel quale ha danneggiato fondo e ala posteriore in modo tale che per lui è stato impossibile continuare. Di sicuro è stato un weekend storto fin dall'inizio. Mettiamola così: speriamo di avere messo insieme tutti i problemi in questo Gran Premio e che torneremo in Spagna in condizioni di forma molto migliori. Analizzeremo tutto e vedremo cosa avremmo potuto fare diversamente visto che specialmente il passo gara al venerdì sembrava buono. È una stagione lunga, e ci sta di avere alti e bassi, ma spero di non dover più assistere ad altri "bassi" del genere».*





PAOLO FILISETTI

ANDIAMO A SCOPRIRE LA RIVOLUZIONE F.1 ATTESA PER IL 2026

VIA IL DRS, SÌ AD ALI MOBILI, CON MONOPOSTO PIÙ STRETTE, PIÙ CORTE E PIÙ LEGGERE, CON UNA TENDENZIALE PARITÀ DI POTENZA TRA MOTOGENERATORE E MOTORE ENDOTERMICO

Le regole tecniche che disciplineranno la F.1 dal 2026, presentate ai media Giovedì 6 Giugno prima della definitiva ratifica che avverrà in occasione del prossimo Consiglio Mondiale il 28 Giugno, rappresentano una vera e propria rivoluzione del concetto delle prossime vetture. Le monoposto continueranno ad essere ad effetto suolo, ma con una sua rilevanza percentuale decisamente inferiore rispetto ad oggi. Infatti al di là del fatto che il carico complessivo ipotetico sarà ridotto di circa il trenta percento e la resistenza all'avanzamento sarà dimezzata, l'aerodinamica delle vetture 2026 si baserà su parametri sostanzialmente diversi rispetto ad oggi. A livello dimensionale, le vetture saranno più corte, caratterizzate da un passo ridotto a 3400 mm di lunghezza massima rispetto agli attuali 3600 e più strette di dieci centimetri, un metro e novanta contro i due attuali. Anche il fondo sarà più stretto passando dagli attuali 1600 mm a 1450 mm di larghezza massima. Rilevante anche il fatto che la larghezza dei pneumatici sarà lievemente ridotta con quelli anteriori che passeranno dagli attuali 305mm a 280mm e i posteriori da 405mm a 375mm. In sostanza le vetture avranno un'area di contatto tra gomme e asfalto, ridotta di circa un 10%. Non meno importante la riduzione del peso di 30Kg, passando dai 798 attuali a 768. L'insieme di queste modifiche produce almeno due effetti - maggiore maneggevolezza delle vetture, che saranno più reattive di oggi, soprattutto nelle sezioni più guidate dei circuiti, ma anche riduzione del carico generato dal corpo vettura ovvero soprattutto dal fondo. In sostanza le vetture saranno meno "rigide" o comunque la loro performance aerodinamica meno dipendente dalle altezze da terra adottate. Quella che però sarà la vera e propria rivoluzione, che ci permette di definire la prossima, un'aerodinamica 2.0, riguarda l'adozione di un'aerodinamica attiva che coinvolgerà l'ala anteriore e quella posteriore. In pratica i piloti potranno variare l'incidenza degli ultimi due

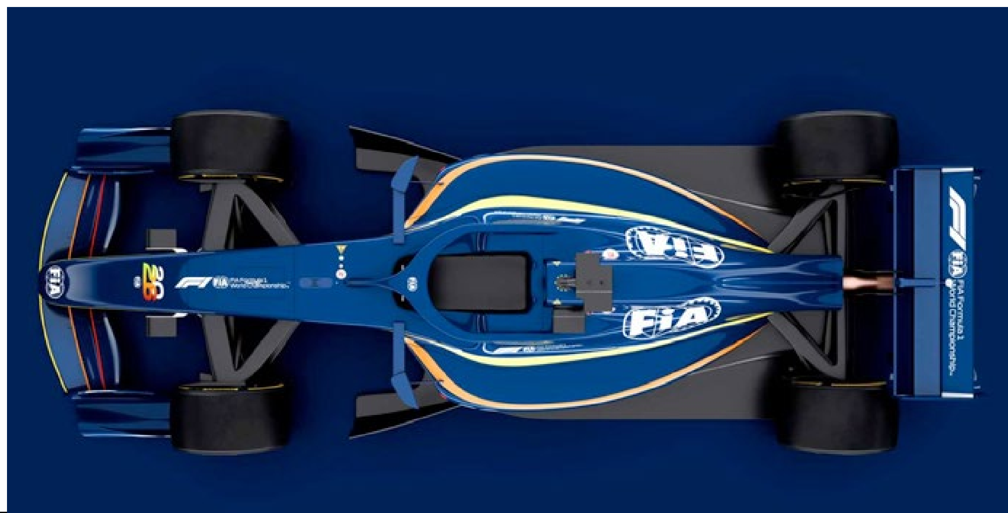
UN CIRCUS 2026 CHE VEDRÀ MUTARE LE SUE BELVE
Le prime immagini, anche se non rendono appieno l'idea della rivoluzione prospettata, danno subito l'impressione di monoposto F.1 2026 finalmente più contenute e compatte nelle dimensioni





elementi dell'ala anteriore e di quelli della posteriore, passando da una configurazione Z ad alta resistenza (ovvero la normale configurazione) ad una configurazione X a bassa resistenza, con ridotta incidenza, nei rettilinei, per favorire i sorpassi. Sostanzialmente qualcosa di ben più efficace di quanto non sia attualmente il DRS e nello stesso tempo funzionale anche al risparmio energetico in rettilineo. Il dato oggettivo è che le prestazioni dipenderanno da come l'aerodinamica attiva, studiata dai singoli team, si amalgamerà efficacemente con il concetto dinamico e aerodinamico della monoposto. Intendiamo dire, che l'introduzione di elementi aerodinamici attivi implicherà uno studio accurato dei progettisti nel trovare la migliore integrazione tra le due configurazioni (quella carica e quella scarica) a favore del bilanciamento della vettura. In poche parole, è prevedibile che trovare la quadratura del cerchio, possa diventare, contrariamente alle aspettative di una maggiore convergenza prestazionale, fonte di sostanziali differenze di performance a seconda di quanto accurato sarà lo studio effettuato. Ergo, i progettisti e i team con maggiore esperienza e capacità di calcolo potranno disporre di vantaggi oggi inimmaginabili. Non meno rilevanti le modifiche già ratificate da tempo per quanto riguarda le power unit. Infatti, vanno ben oltre l'incremento di potenza elettrica pari a circa la metà di quella complessiva, mettendo a disposizione dei piloti, una sorta di overboost in fase di sorpasso, con precisi limiti a favore delle monoposto che seguono un'altra vettura. In pratica i piloti inseguitori avranno la disponibilità di disporre della massima potenza elettrica sino alla velocità soglia di 375 kmh, mentre chi precede avrà un progressivo decremento dai 299kmh ai 355kmh. Ciò non solo per determinare condizioni favorevoli ai sorpassi, ma anche per garantire a favore della sicurezza una carica residua in fondo ai rettilinei alla massima velocità, scongiurando improvvise e pericolose perdite di potenza delle monoposto, causate da un prematuro esaurimento della potenza elettrica erogata (clipping). Pare corretto ribadire che le vetture 2026, in ogni caso, non saranno teleguidate con l'obiettivo di incrementare la lotta in pista. Vale, infatti, la pena sottolineare che l'aerodinamica attiva rappresenta un'area sinora inesplorata ma decisamente affascinante della tecnica applicata alle competizioni. Ai giorni nostri sono disponibili gli strumenti informatici per renderla efficace, mantenendo inalterati i valori di competizione estrema propri della F.1, senza di fatto rischiare che possa tramutarsi in un fattore di doping tecnico. Resta in ogni caso aperto un dubbio se, rispetto agli obiettivi che la FIA si è prefissata in termini di lotta in pista, fosse davvero necessario adottare un regolamento così prescrittivo. Intendiamo dire che anche un regolamento di questo tipo non sia affatto una garanzia di prestazioni convergenti tra le monoposto, bensì, possa creare i presupposti per una divaricazione delle prestazioni tra team di prima e seconda fascia e, nel peggiore dei casi (non escludibile a priori) fornire gli strumenti per l'inizio di un ciclo dominante da parte di un singolo team, in grado di interpretare meglio di tutti gli altri le complesse pieghe del regolamento. Insomma, cambiare tutto per non cambiare nulla, al solo scopo di attirare nuovi costruttori, forse, come dichiarato dallo stesso Adrian Newey potrebbe non essere stata la ricetta migliore in assoluto per aprire un nuovo ciclo tecnico. Vedremo. ●







MIGLIOR FILM

GEORGE RUSSELL

Visto? Vincere il Trofeo Bandini porta bene. Primo podio dell'anno per Russell dopo una gara stratosferica. Lanciata da una pole sorprendente quanto meritata e poi vidimata da una condotta di corsa non esente da errori, ma in una situazione meteo così infida ed estrema era naturale farli, specie di veniali. Alla fine il ragazzo è raggiante ma anche convinto che forse poteva estrarre qualcosina in più da un fine settimana sconvolgente e rivoluzionario come questo, sia per lui che per la Mercedes. La controversa monoposto si è adattata a meraviglia a Montrèal, filando a razzo anche con Lewis, buon quarto.

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

Benvenuti nell'era due del regno di Max. Quella in cui vince non grazie alla Red Bull, ma malgrado la RB20 priva di Newey. La sensazione è che a Montrèal le vetture più veloci in pista fossero Mercedes e McLaren, quasi a pari merito, con la RBR terza incomoda e migliore solo dell'Aston Martin, come dimostrato dal catastrofico weekend di Perez. Eppure, no problem for Max. Capace di eguagliare la pole del sorprendente Russell e poi di trarre il massimo da una gara complessa, difficile, frammentata, con i rivali intenti soprattutto ad ostacolarsi l'un l'altro. Lui risponde piazzando il capolavoro e ridecollando nel mondiale. Giusto così.





MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

OSCAR PIASTRI

Velocissimo, efficace e intellettualmente onesto quando nel finale confessa via radio di non averne per andare a prendere Max, puntualizzando che sta soffrendo per contenere Russell (non ci riuscirà, perché George e la Mercedes filavano come treni). La verità è che Oscar ancora una volta fa tutto quello che può, ottenendo un quinto posto che nel suo caso pare anche avaro, rispetto al potenziale umano e tecnico mostrato. Ma non era la domenica della McLaren, apparsa non implacabile nella gestione tattica anche se ultracompetitiva in pista. Pazienza. Per l'australiano, comunque, tanta esperienza e una bella figura in più.



MIGLIOR REGIA

RED BULL

Parliamoci chiaro: tecnicamente parlando ormai sono in bambola. L'assenza di Newey si sta facendo sentire come una giornata senza pane e il dsastroso weekend di Perez ne è l'ennesima conferma. A salvare tutto ci pensa, come ormai accade da quattro Gp a questa parte, la supplenza fatata di Verstappen, che compensa con la sua classe allo stato puro le criticità di una RB20 non più vivificata dal tocco magico del creatore, in pieno gardening. Però c'è un però. La gestione strategica dal muretto box si rivela una volta di più meravigliosamente perfetta. Questo va riconosciuto. Lì almeno i boyz RBR sono i dritti di sempre.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

LANDO NORRIS

Fa una garona. Lui stesso ammette che stavolta le Safety-car non gli sono state amiche come lo fu quella famosa di Miami che lo proiettò verso il trionfo, ma mica è sempre festa, no? Resta la sensazione che McLaren e Mercedes non abbiano capitalizzato fino in fondo una superiorità prestazionale sulla Red Bull che in Canada è parsa una volta di più in sofferenza, non fosse per i prodigi compensativi di Max. Norris in ogni caso può uscire non insoddisfatto da un fine settimana oggettivamente complesso e ricco d'insidie. La sensazione è che, continuando così, lui, Piastri e la McLaren si divertiranno e gioiranno spesso.



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

MERCEDES

Miracolo. La tanto bistrattata Mercedes W15 si mette improvvisamente a filare come una fucilata. Accade a Montrèal, con una pole inattesa ma perentoria, quand'anche ottenuta ex-aequo con la Red Bull di Max, arrivato un pelo più tardi a segnare lo stesso tempo. E l'exploit si ripete tranquillamente in gara, quando le Frecce procedono a meraviglia, con Hamilton in recupero e George che se la gioca per tutta la corsa avendo la vittoria nel mirino, benché Max, con la sua gestione titanica, alla fine toglie a tutti ogni residua velleità. Ma questo folle mondiale 2024 lo dice chiaro: attenzione, certe volte ci sarà anche la Mercedes!



LA STATUETTA SPEZZATA

FERRARI

Al capolavoro di Monaco fa seguito la debacle di Montrèal. I due tracciati cittadini più classici del mondiale propongono scenari opposti, contraddittori e inattesi. E dire che sulle prime le Rosse sembravano andar bene… Poi, dalle qualifiche, il tilt di prestazioni, visto che le SF-24 galleggiavano annaspando tra l'ottava e la dodicesima posizione, fino a rimanere malauguratamente escluse dalla Q3. E in gara ci si mette anche il motore a torturare Leclerc, mentre Sainz procede anonimo, malconcio e senza speranze, fino all'uscita. Che peccato. Ma è andata. Adesso, reset e restart, anche perché la RBR, Max a parte, resta vulnerabile.



I VOTI DEL GRAN PREMIO

TEAM		PILOTI
	10	VERSTAPPEN
MERCEDES, MCLAREN	9	NORRIS, RUSSELL
RED BULL	8	HAMILTON, ALBON, PIASTRI
RACING BULLS, WILLIAMS, ALPINE, ASTON MARTIN	7	ALONSO, STROLL, RICCIARDO, OCON, GASLY
HAAS	6	HULKENBERG, MAGNUSSEN, LECLERC
SAUBER	5	TSUNODA, BOTTAS, ZHOU, SAINZ
FERRARI	4	
	3	PEREZ
	2	SARGEANT
	NC	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	RUSSELL
PILOTA MENO COMBATTIVO	SARGEANT
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	ALBON
PILOTA MENO SFORTUNATO	VERSTAPPEN
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	McLAREN
SCUDERIA MENO EFFICACE	FERRARI
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RED BULL
SCUDERIA MENO FORTUNATA	WILLIAMS

IN CASA ORANGE-PAPAYA SI POTEVA PURE VINCERE!

STAVOLTA LA SAFETY-CAR NON STATA SALVIFICA E BENEDETTA COME IN OCCASIONE DEL TRIONFO DI MIAMI. IN OGNI CASO IL BEL SECONDO POSTO DI NORRIS DIMOSTRA CHE LA MCL38 È LA MONOPOSTO PIÙ "HOT"

MATTEO NOVEMBRINI

Le corse sono così. Lando Norris, che nel mondo racing, proprio come tutti i colleghi, ci è cresciuto, lo sa e non ha voluto tirare in ballo la sfortuna, consapevole che la safety car dà e la safety car toglie. La vettura di sicurezza a Miami gli aveva regalato su un piatto d'argento la sua prima e finora unica vittoria in carriera, a Montréal gli ha invece tolto un'enorme possibilità di cogliere il secondo successo della vita ma, appunto, sono le corse.

MACCHINA FORTE OVUNQUE

In quella che per ora è stata la gara più pazza, e per distacco, del 2024, la McLaren esce con un pizzico di rammarico ma anche con la grande consapevolezza che, con questa MCL38, sarà sempre più difficile volare bassi nelle aspettative. Perché la macchina, dopo ormai quattro Gp con il nuovo pacchetto, c'è ed a questo punto può esserci su ogni tipologia di pista, in attesa dei prossimi step evolutivi che arriveranno su tutte le vetture. Per il momento la McLaren dà la sensazione di essere la vettura più completa della griglia: la Red Bull va forte solo con Verstappen, la Mercedes del Canada è appena al primo vero weekend convincente e la Ferrari, rispetto alla McLaren, ha avuto un passaggio a vuoto a Montréal (in gara, ma soprattutto in qualifica) che a Woking quest'anno non hanno mai sperimentato, nemmeno con la versione di lancio della macchina. Non vincere quando ne hai la concreta possibilità fa male, ma avere la consapevolezza di poter essere forte ovunque vale forse ancora di più, soprattutto per un team che si ritiene ancora in piena fase di progresso e perfezionamento, sia a livello tecnico che gestionale.

CHE PASSO ALL'INIZIO

La MCL38 è andata bene da subito, sin dalla giornata di venerdì, peraltro ben poco indicativa. Il fatto di non trovare alla guida particolari criticità aveva già dato ottime sensazioni ai piloti, ma questo era successo anche ai due Ferrari: il team papaya, rispetto a quello rosso, si è mosso sulla linea giusta a livello di assetto, e soprattutto non ha avuto tra le mani una vettura che, rispetto alla SF-24, non sapeva "accendere" la gomma sul giro secco. Le basse temperature erano alleate già della MCL60 del 2023, non la versione evoluta ma addirittura la versione base, per cui con temperature non elevate la McLaren è per caratteristiche portata ad andare bene, e gli aggiornamenti di Miami hanno fatto il resto. Ora la vettura ha un'ottima efficienza, funziona molto bene in trazione e non vede più nelle curve lente delle sezioni di pista da temere. E chissà come sarebbe andata nel primo stint senza una safety car sfortunata, che ha preso in contropiede il team (il muretto aveva circa 5" per reagire, ma non ha avuto la reattività sufficiente per far entrare Norris mentre era in testa): in quella fase di corsa, dopo una "introduzione" della gomma intermedia molto delicata, Lando si era scatenato e dopo essersi portato in testa aveva un margine sul giro quantificabile non in decimi ma in secondi. Dopo aver toccato un ritardo di 10", Lando aveva recuperato in pochi passaggi e se ne sarebbe probabilmente andato prima della neutralizzazione. Con pista che si asciugava e gomme intermedie usate, nessuno aveva il ritmo di Norris e nemmeno quello di Piastri.

IL GESTO DI OSCAR

A proposito di Piastri, è stata molto bella la spontaneità e l'onestà con cui Oscar, all'offerta di ottenere la posizione di Norris alle spalle di Verstappen nell'ultimo stint con le slick, ha risposto che per lui fosse già un problema tenere dietro Russell. Infatti di lì a poco è stato passato sia da Russell che da Hamilton, ma resta la bella cartolina di un pilota che ammette di non avere il passo del compagno nonostante gli fosse stato offerto un sorpasso guidato dai box con un ordine di squadra. Il gesto di Oscar, forse, è l'emblema di una scuderia che sta lavorando in totale armonia e che sta crescendo gara dopo gara, nonostante una vittoria forse lasciata per strada. Ma sono le corse, appunto: e per fortuna della McLaren, ce ne saranno altre 15 in questa stagione che promette di essere dolce per la squadra di Woking, soprattutto se le prestazioni della vettura resteranno a questi livelli.

NORRIS UNICO SEMPRE A PUNTI

È forse ancora presto per guardare le classifiche, ma la situazione di casa McLaren ora si fa piuttosto rosea. Per la seconda volta in tre gare, il team di Woking è stato quello capace di raccogliere più punti nel weekend, stavolta al pari della rediviva Mercedes (28 a testa, con Wolff che ringrazia il giro veloce di Hamilton). Sulla Red Bull il team ha guadagnato tre lunghezze, ma ne ha recuperate appunto ben 28 sulla Ferrari, che ora è a -40: c'è dunque meno differenza tra Ferrari e McLaren di quanta non ce ne sia tra la Red Bull ed il Cavallino Rampante (49). Inoltre, con il doppio ko dei ferraristi, dopo 9 Gp Norris è l'unico pilota ad essere andato a punti in ogni gara: un piccolo sorriso prima dell'inizio della lunga stagione europea. ●



ANCORA UN FINE SETTIMANA DI OTTIMO RACCOLTO
Norris, sopra, secondo e Piastri, dietro al compagno di squadra (nella foto grande), buon quinto, hanno completato un altro bel fine settimana per la McLaren, ora più che mai acerrima contender per la Red Bull di Verstappen



RESURREZIONE MERCEDES CON RUSSELL A PODIO!

WEEKEND MEMORABILE PER GEORGE, POLEMAN E POI GRAN PROTAGONISTA IN LIZZA PER LA VITTORIA. IL SUO TERZO POSTO È UN SEGNALE IMPORTANTE DI VITALITÀ. BUONA LA RIMONTA DI HAMILTON, QUARTO ALLA FINE

MASSIMO COSTA

Poteva vincere George Russell? Sì. Ma non è accaduto. Il terzo posto del 26enne pilota inglese nel Gran Premio di Montreal sta molto stretto alla Mercedes. L'occasione era ghiotta e dopo la straordinaria pole del sabato, con lo stesso tempo al millesimo di Max Verstappen, c'era la reale possibilità di tornare a festeggiare quella vittoria che Toto Wolff non assapora più dal 13 novembre 2022. Nel Gp del Brasile di quell'anno, si era imposto proprio Russell per una doppietta tutta argentata in quanto secondo si era piazzato Lewis Hamilton. Poi, il buio. Russell a Montreal è stato piuttosto falloso in gara, una caratteristica non inedita per lui, portato spesso a commettere errori in momenti importanti. Nei primi 22 giri, con la pista bagnata, ha guidato con classe te-

nendosi dietro Verstappen con autorità. Poi, ha dovuto cedere il passo a Lando Norris che aveva guidato al risparmio nella prima fase per conservare gli pneumatici intermedi, per poi sfruttarli al massimo recuperando su Verstappen e lo stesso Russell, che invece proprio per contenere l'olandese li aveva "stancati". Poco dopo, George ha perso lucidità sbagliando la variante finale e venendo superato dal tre volte campione del mondo. In pochi istanti, da primo si è ritrovato terzo. Dopo la safety-car entrata per l'incidente di Logan Sargeant e l'errore del box McLaren nel non richiamare immediatamente Norris per il cambio gomme, che così rispetto a tutti gli altri ha perso un giro e di conseguenza la prima posizione, Russell è salito secondo. La corsa è proseguita così, con Russell che viaggiava a un paio di secondi dal leader Verstappen finché non è arrivato il momento di montare le gomme slick. Dopo il pit-stop dei primi tre, Russell è sceso terzo dietro a Norris, lo ha superato al 50° giro, ma la tornata seguente ha sbagliato nuovamente venendo così ripassato dalla McLaren del connazionale. È quindi rientrata la safety-car per il contatto tra Carlos Sainz ed Alexander Albon, Russell ha preso la via dei box per montare gomme medie in luogo delle hard. Quando la corsa è ripresa, George occupava il quarto posto, dietro a Verstappen, a Norris e a Piastri. Ha quindi ingaggiato un duro duello con l'australiano tanto che all'ultima variante si è rischiato anche il contatto con taglio di pista da parte dell'inglese che gli è costato la posizione su Hamilton. Ripresosi, Russell ha poi superato Piastri, ha dato la caccia ad Hamilton passandolo con un grosso rischio e alla fine si è preso il terzo gradino del podio. In quel frangente, dal box Mercedes hanno ricordato a Russell di stare molto attendo a non creare un incidente con Lewis, ma dal modo in cui lo ha passato proprio non si direbbe che sia stato cauto. In questa spicciola cronaca, si sottolinea come Russell con meno errori poteva benissimo rimanere a ridosso di Verstappen e giocarsela per la vittoria considerando che il divario finale è stato di 4"4.

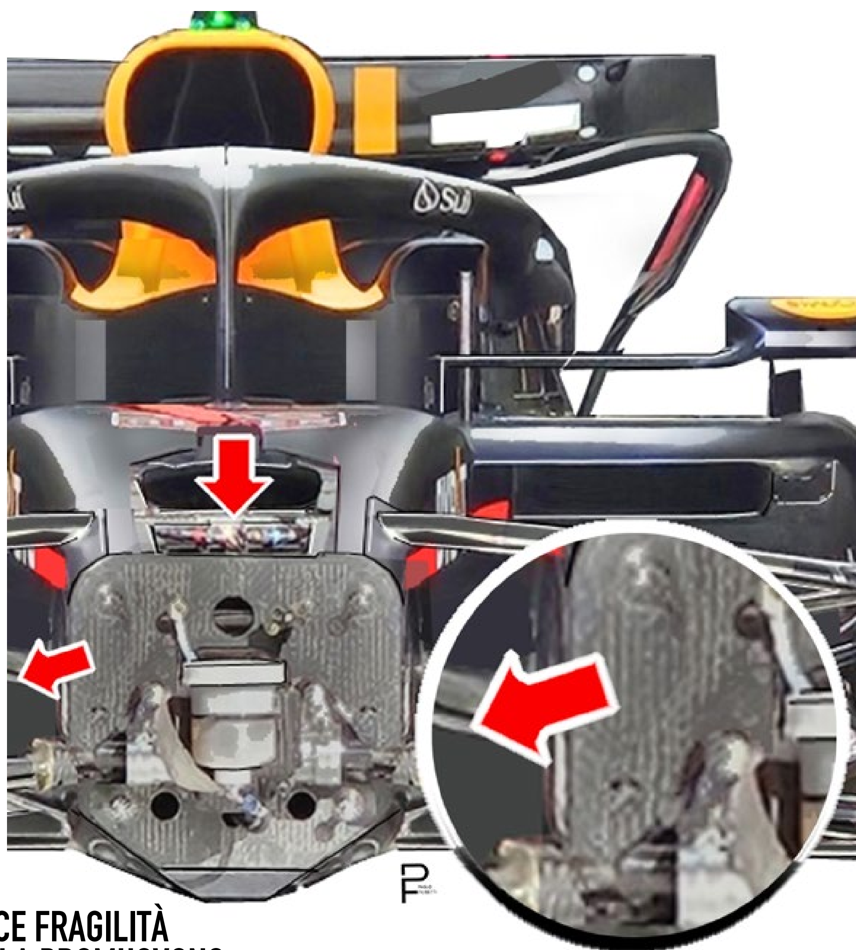
Con onestà, Russell ha ammesso di aver buttato una grande occasione: «*Sono arrabbiato con me stesso, ho fatto troppi errori che mi sono costati la possibilità di vincere la gara. Ho spinto sempre al limite, per questo non sono soddisfatto del terzo posto. Come squadra, come macchina, abbiamo compiuto piccoli significativi passi in avanti e la pole e questo podio lo confermano. Tornando alla gara, le condizioni erano estremamente difficili. Se si metteva la ruota un millimetro fuori dalla traiettoria asciutta, finivi nei guai, come mi è capitato. Certo, altri piloti hanno sbagliato, ma il costo finale non è stato come il mio*».



Comunque sia, quello di Russell è il primo podio 2024 per la Mercedes, anche se è salita sul gradino più basso. E anche Hamilton ha ottenuto il suo miglior piazzamento della stagione, quarto al traguardo. Per la Mercedes, il Canada rappresenta la corsa con il maggior numero di punti conseguiti da Sakhir, il primo appuntamento, a domenica scorsa: 28. Che è lo stesso punteggio riportato dalla McLaren, la prima "nemica" vuoi perché la precede in classifica al terzo posto con un vantaggio di 88 lunghezze, vuoi perché monta il loro motore Mercedes. E questo per Wolff e compagnia è di una sofferenza quasi insopportabile. Il team principal austriaco si consola con il risultato canadese confermando la crescita della W15, ma mette le mani avanti: «*Vedremo nel prossimo Gp di Spagna come andremo. È un circuito che mette veramente alla prova le monoposto e siamo felici di poter andare lì per capire veramente dove siamo in termini di prestazioni*». Rimane però, un dato che non si può discutere e che riguarda il dualismo tra Russell e Hamilton. Mai come quest'anno, il divario tra i due compagni di squadra è così pesante e pende a favore di Russell che su nove qualifiche ha battuto il sette volte iridato per otto volte. Un dato che fa riflettere sulle prestazioni velocistiche sul giro secco. Hamilton ha perso lo smalto dei giorni migliori oppure, come già accaduto in passato, quando la monoposto non lo asseconda si lascia andare un tantino. È anche vero che il divario punti è ridotto, 69 Russell e 55 Hamilton, quindi sul passo gara Lewis si fa sempre trovare pronto. Insomma, i tifosi ferraristi non si preoccupino troppo in ottica 2025, Lewis è pur sempre Lewis. ●

GEORGE ERA SCATTATO DAVANTI A MAX

Capita di rado vedere qualcuno che scatta dalla pole facendo meglio di Max anche alla prima curva. A Montrèal l'onore è toccato al bravo Russell al volante di una rivitalizzata Mercedes W15, nell'altra pagina. Ecco il britannico, gran terzo alla fine, sul podio,sopra



DENTRO LE PARTICOLARITÀ DELLA RB20
La Red Bull a Montreal ha effettuato misurazioni sulla flessibilità del pull rod anteriore, valutandone i movimenti relativi rispetto agli scuotimenti indotti dal passaggio sui cordoli

ALTI E BASSI RED BULL

RB20 PROGETTO ESASPERATO CHE INDUCE FRAGILITÀ IN PIÙ AREE… MA I RISULTATI IN PISTA LA PROMUOVONO

PAOLO FILISETTI

Il fine settimana della Red Bull in Canada non può dirsi certamente lineare, sia per la difficoltà di assetto iniziale della RB20, poi risolto in FP3 quantomeno per Verstappen, sia per il guasto all'ERS che ha colpito la monoposto dell'olandese nel corso della FP2. L'origine del problema all'ERS (sistema di recupero dell'energia) è stato identificato in un guasto all' MGU-k, ovvero il motogeneratore cinetico che ha la funzione di ricarica attraverso i freni posteriori della vettura. Si trattava senza alcun dubbio di una componente sottoposta ad un carico di lavoro rilevante dato il layout stop and go di questo circuito, ma anche non nuova ovvero adottata in altre gare precedenti. Ciò nonostante ha destato sorpresa, sia perché il problema si è manifestato prima della metà della seconda sessione, con la prima ridotta a una manciata di giri per la pioggia, ma soprattutto perché Red Bull negli ultimi due anni aveva dimostrato una affidabilità granitica delle Power Unit Honda. Alcune indiscrezioni dal paddock di Montreal, puntavano il dito all'estremizzazione della RB20 in tutte le aree, di fatto sacrificate alle esigenze aerodinamiche, indicando ciò come causa principale di un'affidabilità non più granitica di questa monoposto. Una spia sotto questo profilo, potrebbe essere considerata la verifica che i tecnici Red Bull, proprio in Canada hanno effettuato in merito alla deformazione (flessibilità) del tirante pull rod anteriore. I tecnici diretti da Pierre Wache, infatti, avevano posto degli indici ottici (bollini adesivi) in tre diversi punti del tirante, per valutare la loro costante complanarità sotto sforzo, soprattutto passando sui cordoli, o micro spostamenti rispetto l'asse virtuale passante attraverso i tre indici. In sostanza la sua sezione minima era ritenuta potesse essere la causa di deformazioni affrontando i cordoli, tali da far perdere i riferimenti precisi dell'assetto impostato ai box. In pratica creando di fatto le basi di una carenza di correlazione tra le simulazioni e la realtà. Insomma, elementi accessori della PU, sacrificati nella loro collocazione, sistema di raffreddamento complesso e componenti miniaturizzati, potrebbero essere fattori determinanti alla basa di una affidabilità non al livello della monoposto precedente. Ma vale la pena considerare, in definitiva, i risultati sinora ottenuti per giustificare un'impostazione progettuale decisamente aggressiva. Insomma, prima la prestazione, poi, nel caso di problemi, l'affidabilità si trova…seguendo il primo teorema di… Newey! ●





VALIDI PUNTI DI SUTURA AMR

IL SESTO POSTO DI ALONSO E IL SETTIMO DELL'IDOLO LOCALE STROLL RAPPRESENTANO LA MIGLIOR PRESTAZIONE STAGIONALE PER IL TEAM BRITANNICO

MATTEO NOVEMBRINI

Che ci crediate o no, il 6° e 7° posto del Gran Premio del Canada è il miglior risultato stagionale per una Aston Martin che cominciava l'anno con ben altre ambizioni, ma che ben presto si è dovuta accontentare del ruolo di comparsa. Obiettivi lontani anni luce rispetto alla macchina che faceva un podio dopo l'altro in avvio di 2023, ma oggi la situazione è questa.

FASE DI STUDIO DELLA VETTURA

Appena un anno fa, proprio in Canada, cominciava il "calvario" della AMR23, che a Montréal portava quegli aggiornamenti che le avrebbero fatto perdere il bandolo della matassa. Un anno dopo, i tecnici di Silverstone si sono convinti di non mettere più troppi pezzi dopo i tanti portati nelle scorse gare, perché prima di portare altre novità si vuole essere sicuri di saper leggere in ogni situazione il comportamento di una AMR24 lontana da quelle che pensava dovessero essere le sue rivali. Una scelta che può costare in termini di pianificazione degli aggiornamenti, ma necessaria per non lasciare niente di intentato ad un progetto che, soprattutto se questa Mercedes confermerà l'apparente crescita cominciata a Montréal, dovrà rassegnarsi in fretta al 5° posto tra i Costruttori.

DOPPIA TOP 10

Il Canada, sia per tipologia di tracciato che di condizioni ambientali, non può fare testo nella scala dei valori della griglia di partenza, o meglio non può essere preso come il fine settimana più indicativo in assoluto. Tuttavia sono proprio gli appuntamenti caotici come quello canadese a fornire belle opportunità ed a suo modo il team le ha colte, sbagliando poco o nulla e sperando a lungo di poter vivere un fine settimana da protagonista. Tra il venerdì e le libere 3 il box verde aveva sognato in grande, poi ha capito di non poter essere in lotta con le prime tre scuderie, ma come detto è comunque arrivato il miglior bottino stagionale: in nove gare, è appena la terza volta dopo Bahrain e Melbourne che il team riesce a portare entrambe le vetture a punti.

ALONSO, FRECCIATINE E GRINTA

Non sono sfuggite le frecciatine lanciate da Fernando Alonso nel fine settimana canadese. Al venerdì Nando ha punzecchiato le Ferrari dopo un impeding ("tipico delle Ferrari"), poi ha fatto altrettanto al sabato, quando ha chiuso davanti al team "che aveva vinto il mondiale a Monaco". Domenica invece lo spagnolo si è sfogato in un lungo duello con Hamilton, poi perso per un pit-stop lungo in occasione della prima sosta senza poter più riprendere Lewis. Hammer per i primi 25 giri non è mai riuscito a passare Fernando, bravo a difendersi ed aiutato dall'impossibilità di usare il Drs per chi inseguiva, e poi se ne andato una volta ritrovatosi davanti dopo la sosta, a conferma che la AMR24 proprio non ne aveva per stare con la W15.

L'ARIA DI CASA FA BENE A LANCE

L'aria di casa fa invece molto bene a Lance Stroll, che con il 7° posto di domenica ha colto il miglior piazzamento in carriera nel Gp di casa. Il numero 18, che da ragazzino bazzicava spesso l'area del paddock, oggi è l'unico canadese in griglia e come spesso gli è accaduto in carriera ha fatto molto bene a Montréal: in sei partecipazioni ha mancato la top 10 in casa solo una volta, nel 2018, quando finì ko al primo giro. In nessun'altra pista Lance ha uno score del genere: solo a Spielberg è andato a punti altrettante volte, ma in ben nove corse disputate sul tracciato di proprietà della Red Bull contro le sei della pista dedicata a Gilles Villeneuve. ●

FERNANDO COME SEMPRE AL MASSIMO DEL RENDIMENTO
Oltre ad essersi messo in evidenza in gara per essersi difeso alla grande su Hamilton (per quanto possibile), Alonso è poi riuscito a portare la sua Aston Martin al sesto posto finale, davanti alla vettura gemella del compagno di squadra Stroll



STEFANO TAMBURINI

LA F.1 E LA SPY-STORY SVELATA DA UNA MAIL MRS. WOLFF PRONTA COME ANTI-BEN SULAYEM

LA TRADUZIONE ERRATA DI UNA PAROLA SCRITTA IN ITALIANO FINISCE CON IL RIVELARE LA FONTE DI UNO SCOOP DELLA BBC SU INCHIESTE APERTE E SUBITO CHIUSE SUL PRESIDENTE FIA MA ANCHE MOLTO ALTRO

EMERGE COSÌ UN GIRO DI VELENI INTERNI, DI SOSPETTI E CLAMOROSE DIMISSIONI CHE SCOPERCHIANO UN GIRO DI SPIE E CONTROSPIE. E ANCHE MOLTI MALUMORI MADE IN USA SULL'UOMO FORTE DI LIBERTY MEDIA

NEL FRATTEMPO SPUNTA SOTTOTRACCIA LA CANDIDATURA DELLE MOGLIE DEL CAPO DELLA SCUDERIA MERCEDES ALLE PROSSIME PRESIDENZIALI DI FINE 2025 CON UNA POSSIBILE CLAMOROSA USCITA DI TOTO DAL SUO RUOLO

LA SIGNORA WOLFF AL CENTRO DELL'ATTENZIONE
Susie Stoddart, ex pilota, ex tester della Williams F.1, moglie di Toto Wolff e figura di rilievo all'interno di fatti molto interessanti che riguardano molto da vicino la F.1, al di fuori delle sfide sull'asfalto...

L'**ultima rilettura** del testo, quindi il lento scarto con il mouse per trascinare il documento "top secret" dal desktop al messaggio di posta elettronica. Poi l'indice della mano destra sfiora il tasto "send" sulla tastiera del computer. Paolo non lo sa che quell'invio sta per aprire lo scrigno che racchiude gran parte tra i segreti più inconfessabili del mondo della Formula Uno. Paolo non lo sa e non ha colpe in tutto quello che di lì a poco si scatenerà per un piccolo gesto che si trasformerà in un grosso casino per il Circus.

Paolo è Paolo Basarri, compliance officer (funzionario della conformità) e segretario del comitato etico alla Federazione internazionale dell'automobile. Risiede a Ginevra ma è originario di Massa Marittima, Alta Maremma. È nella sua casa in Toscana mentre preme quel tasto "send" per spedire il documento riservatissimo con mail criptata all'amministratrice delegata della Federazione, Natalie Robyn. A lei e solo a lei, perché si tratta di un'indagine riservatissima, sconosciuta anche all'accusato eccellente, il presidente Mohammed Ben Sulayem. L'indagine riguarda la possibile interferenza con la direzione di gara del Gran Premio dell'Arabia Saudita 2023 per far annullare una sanzione inflitta a Fernando Alonso. Il rapporto scagiona il presidente e nessuno avrebbe dovuto venire a conoscenza dell'indagine. Sì, perché c'è una piattaforma – varata durante la presidenza di Max Mosley – che permette a chiunque faccia parte di un team di rivolgersi alla Federazione senza passare per organismi intermedi. Ed è utilizzabile anche all'interno della Federazione stessa.

L'obiettivo è tenere tutto al riparo da spifferi e ritorsioni. Invece, quella e altre storie che riguardano inchieste e veleni della Formula Uno, finiscono sui giornali. E mettono in luce un giro di spionaggio incrociato, veleni e trappole devastanti. L'inchiesta che fa da detonatore è quella realizzata da Andrew Benson, giornalista della tv inglese Bbc. Descrive con dovizia di particolari questa e altre due indagini sul presidente. Ed è proprio uno dei dettagli più banali a scoperchiare il pentolone. È una parola che Paolo Basarri ha riportato così co-

me è in italiano, senza tradurla: "pretendere". Lasciata così come è ha un significato, in realtà in inglese ne avrebbe un altro. Basarri utilizza l'inglese come seconda lingua, l'errore in sé non sarebbe stato grave ma è una sorta di "firma" su quell'unica copia in mano all'amministratrice delegata e successivamente a un altro uomo di peso all'interno della Federazione, finora sconosciuto e quasi certamente il "mister x" che ha passato il documento a Benson. Insomma, il classico battito d'ali di farfalla in una casa di Massa Marittima che provoca una tempesta a Parigi, a Londra e a Englewood, nel Colorado, dove ha sede Liberty Media, la casa madre di Formula One Group.

PRIME TESTE CHE CADONO

Le dimissioni di Natalie Robyn arriveranno a fine maggio, otto settimane dopo l'uscita dell'articolo con l'involontaria "rivelazione" della fonte. Non saranno ufficialmente legate a questa vicenda. E saranno precedute, a fine dicembre 2023, da quelle di un altro personaggio di peso della Federazione: Steve Nielsen, direttore sportivo da meno di un anno, proveniente proprio dal "campo avverso", da Formula One Group. Quel tasto "send" contribuirà ad alzare il velo sulla copertura di spie nel campo avverso nella guerra di potere e per il controllo del flusso miliardario degli introiti del Circus. Sarà proprio quel "send" a far scoppiare il caso e a collegare vicende inizialmente senza legami.

Ed ecco quindi servito un quadro molto più inquietante di quello che già siamo abituati a vederci mostrare tra finti sorrisi, falsi abbracci e coltellate dietro la schiena. In pratica Formula One Group e Federazione hanno infiltrato spie nelle "linee nemiche". In più, all'ombra di questa opera di destabilizzazione del rivale, emergono altre grandi manovre di potere. Che fanno spuntare anche una possibile candidatura alternativa alla presidenza della Federazione, in vista delle elezioni in programma a fine 2025.

UNA DONNA CONTRO IL PRESIDENTE

E il nome tenuto coperto sarebbe quello di Susie Stoddart, attuale managing director della F.1 Academy femminile e moglie di Toto Wolff, capo supremo della scuderia Mercedes e architetto di questa candidatura. Probabilmente con il benestare non ufficiale di Stefano Domenicali, capo di Formula One Group, nemico giurato di Ben Sulayem. Il tutto magari architettato durante una vacanza estiva in Sardegna, nel bel mezzo di uno fra i tanti "attovagliamenti" al Billionaire, locale extralusso di proprietà di Flavio Briatore, l'uomo del grande imbroglio Renault di Singapore 2008, oggi "brand ambassador" di Formula One Group e ormai prossimo a un incredibile rientro nel team che a suo tempo lo aveva licenziato con il marchio di ignominia. Certo, la candidatura di Mrs. Wolff non è ufficia-

GLI UOMINI CHE CONTANO NELLA F.1 DI OGGI

Ecco una tavolata di quelle che lasciano il segno, nella F.1 d'oggi. Agosto 2023: siamo al Billionaire di Porto Cervo, in Sardegna. Da sinistra, Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato di Formula One Group, Flavio Briatore, a suo tempo protagonista del Gp più truccato della storia e neo super consulente della Alpine, Lawrence Stroll proprietario dell'Aston Martin e, infine Toto Wolff, timoniere del team Mercedes



le, ma un indizio è fornito anche dall'incarico che il consorte avrebbe conferito ad alcuni advisor di calcolare il valore della propria quota di partecipazione nella scuderia Mercedes in vista di una possibile cessione. Insieme con il socio Rene Berger, Wolff possiede il 30 per cento di Mercedes F.1, il cui valore informale è stimabile tra i 2 miliardi e 700 e i 3 miliardi di dollari. Il "peso" della partecipazione di Wolff e del socio potrebbe dunque sfiorare il miliardo.
Per ora da parte di Wolff non è stata formalmente manifestata alcuna volontà di defilarsi dalla tolda di comando del team. Però l'incarico agli advisor potrebbe avvalorare l'ipotesi di una discesa in campo della moglie, perché a quel punto la sua presenza in Mercedes diventerebbe quantomeno inopportuna. La candidatura ovviamente non è ancora pronta per essere pubblicizzata, le elezioni sono ancora lontane. I prossimi mesi, in questo senso, saranno decisivi.

"MARETTA" ANCHE IN CASA LIBERTY MEDIA

Inoltre, bisognerà capire quante altre rivelazioni nascoste potranno emergere dopo che è saltato il "tappo". E inquadrarle anche in un campo di difficoltà interne alla casa madre di Formula One Group, Liberty Media. La figura dell'amministratore delegato, Greg Maffei, non appare più tanto solida, al di là degli atti di arroganza manifestati a più riprese e che potrebbero esporre l'azienda a pesanti conseguenze, economiche e di immagine. Prima di tutto con i 200 dollari in buoni sconto per il merchandising offerti agli spettatori cacciati nottetempo dalle tribune di Las Vegas dopo appena nove minuti di prove libere. Appassionati che avevano speso da mille a seimila dollari e che adesso, giustamente incazzati, hanno promosso una class action che vale più di un miliardo, un terzo del fatturato annuo di Formula One Group. E poi con l'ingiustificabile e arrogante no all'ingresso della scuderia Andretti, espresso anche con devastanti atti di disprezzo pubblico – da parte dello stesso Maffei – nei confronti del capostipite Mario. Adesso si aggiunge anche un gravissimo incidente diplomatico avvenuto al Gran Premio di Miami, che vede protagonista ancora Maffei, per via di un accredito negato e altri sgarbi nei confronti del candidato repubblicano alle presidenziali statunitensi, Donald Trump. Solo che questa cosa ha mandato su tutte le furie il principale azionista di Liberty Media, John C. Malone, uno fra i sei uomini d'affari più potenti d'America, con un patrimonio stimato di sette miliardi di dollari. Chi ha assistito alla ferocissima telefonata del giorno dopo con Maffei – in un articolo uscito sul magazine "BusinessF1" – ha definito Malone così infastidito da aver detto, prima di alzare la cornetta, qualcosa di simile a «*adesso gli stacco la testa a morsi*». Il motivo? L'atteggiamento tenuto nei confronti di Trump, ospite in Florida della scuderia McLaren. Liberty media organizza direttamente due Gp in terra statunitense e a Miami ha negato l'accredito in pit-lane al candidato repubblicano e ha detto no anche a una raccolta di fondi promossa dallo stesso Trump all'interno del Paddock Club. Inoltre, Maffei ha fatto tagliare quasi tutte le immagini di Trump destinate alla regia internazionale televisiva e, quando lo ha incontrato nel box McLaren, si è fatto riprendere solo di spalle. Il candidato presidente in pit-lane è entrato anche senza accredito, grazie agli uomini dei controlli che non hanno osato chiederglielo. Malone sa di doversi tenere buono Trump, conta sulla sua elezione per ridurre la pressione del Congresso per la brutta storia del no alla scuderia Andretti, con conseguente schiaffo anche a Cadillac e General Motors. Nella telefonata di fuoco con Maffei, Malone gli avrebbe ricordato che anche gran parte del suo stipendio arriva grazie all'arricchimento più corposo di Liberty Media per via della riduzione sulle imposte sulle società di capitali decisa da Trump durante la sua presidenza. La replica sarebbe stata piuttosto dimessa: «*Scusa capo, ho fatto un pasticcio*».
Ma per Malone non sarebbe finita qui, perché – nonostante la narrazione fin troppo compiacente – negli States l'opinione pubblica non sarebbe entusiasta dei comportamenti un po' troppo arroganti dei "padroni" del Circus. Sì, è vero, i conti di Formula One Group, che però è gestita da Stefano Domenicali, sono in crescita. Ma è innegabile che l'audience televisiva stenti a decollare e che il modus operandi di Maffei piaccia sempre meno. Il direttore dell'autorevole magazine "BusinessF1", Tom Rubython, gli ha appena dedicato una parte dell'editoriale con un titolo piuttosto indicativo: "Maffei sta sviluppando un complesso da padrone dell'Universo". «*Maffei* – scrive Rubython – *ha avuto una carriera di straordinario successo, prima lavorando per Bill Gates, poi per Larry Ellison e infine per John Malone. Ora, dopo tutto questo successo e carriera e i guadagni da dipendente che probabilmente si aggirano sul mezzo miliardo di dollari, è assalito da questa sindrome da "padrone dell'Universo" che lo distruggerà, a meno che non riesca a guarirne*».
È molto più che un segnale di insofferenza. È vero che la vicenda di Maffei è marginale rispetto alla guerra di potere della Formula Uno, ma potrebbe avere effetti indiretti sulla contesa.



IL RIASSUNTO DEGLI SCONTRI

Allora, per comprendere meglio, è bene riavvolgere il nastro delle rivelazioni che nascono dallo scoop della Bbc e che si innestano con altri accadimenti recenti, solo all'apparenza isolati dal contesto. E, di conseguenza, ridefinire nei dettagli "Lo strano caso del signor Benson". No, non è il titolo di un giallo d'autore ma è più semplicemente la storia di uno scoop che dischiude le porte a qualcosa di potenzialmente inimmaginabile sia pure in un paddock dilaniato da scandali e veleni, come quelli che hanno investito la scuderia Red Bull o il sistema dei finanziamenti fin troppo legati a soldi sporchi provenienti dai Paesi Canaglia compresi tra Mar Rosso e Golfo Persico.
Partiamo dalle ultime inchieste aperte intorno al mondo della Formula Uno, in gran parte uscite dal canale di spionaggio privilegiato di Benson, il documento riservato destinato all'amministratrice delegata poi dimissionaria, Natalie Robyn. L'inchiesta di Benson, la cui origine è stata smascherata dall'errore di traduzione del funzionario italiano, ha fatto scoprire che tutte le indagini sul presidente Mohammed Ben Sulayem erano ispirate dalla stessa persona, appunto Nielsen. E che erano uscite dall'ufficio di Robyn.
La prima era stata avviata dopo la segnalazione sulla piattaforma "riservata" di possibili interventi del presidente per «*truccare i risultati del Gran Premio dell'Arabia Saudita del 2023*». L'indagine è andata avanti sotto traccia per sei mesi, condotta da Paolo Basarri. Benson ha raccontato di un intervento diretto del presidente Ben Sulayem su uno dei suoi vice, Sheikh Abdullah bin Hamad bin Isa Al Khalifa, durante il Gp del 2023 a Gedda, chiedendo la revoca di una penalità inflitta a Fernando Alonso.
Per confondere le acque, Benson ha scritto di aver «*verificato le informazioni con diverse figure di alto livello in Formula Uno e con la Federazione*», aggiungendo l'immancabile in questi casi: «*Nessuno ha voluto rilasciare dichiarazioni ufficiali, ma tutti hanno detto di avere le stesse informazioni*».
La storia era comunque vera, scritta su un documento riservato, e se non fosse stato per quel "pretendere" nessuno avrebbe potuto risalire alla fonte del giornalista della Bbc. Che nel frattempo aveva potuto aggiungere altre due indagini sul presidente. Una era già stata archiviata e riguardava un "incidente" con il direttore di gara del Gran Premio di Monaco del 2023, che avrebbe fatto pressioni su Ben Sulayem per consentirgli un contatto radio diretto con i commissari di pista. Una piccola cosa. L'altra invece riguardava un ipotetico intervento di Ben Sulayem per cercare di impedire l'omologazione della pista per il Gran Premio di Las Vegas del 2023, a causa del ritardo nei lavori. L'inchiesta ha poi accertato che il presidente era sì intervenuto ma al contrario, per contribuire all'omologazione della pista.
Successivamente, a margine, sono state aggiunte altre diatribe del 2022, che hanno portato la parte avversa – e cioè Formula One Group – in qualche modo a ipotizzare una richiesta di una nuova leadership. A partire dal blocco per sei mesi di un accordo tra i team e il detentore dei diritti commerciali per raddoppiare il numero di weekend sprint per il 2023. Per proseguire con la fuga di notizie a proposito dell'offerta di acquisto di Formula One Group da parte del fondo d'investimento pubblico dell'Arabia Saudita per 20 miliardi di dollari e conseguente diffida legale. A margine erano state ripescate pagine web di un vecchio sito ormai abbandonato con commenti misogini da parte di Ben Sulayem.

LE TESTE CHE CADONO

E poi, via via, sul sito della Bbc sono apparsi articoli che parlavano dell'uscita di alcune figure di spicco dalla Federazione: Deborah Mayer, capo della commissione femminile; Gerd Ennser, steward federale; Tim Goss, direttore delle monoposto della Federazione, e gli avvocati Pierre Ketterer e Ed Floyd. E poi anche di Steve Nielsen, il direttore sportivo proveniente dal "fronte nemico" e guardato sempre con sospetto da molti dipendenti della Federazione, alcuni dei quali non nascondevano la loro convinzione che potesse trattarsi di una spia messa lì da Formula One Group. Benson non poteva sapere che stava parlando dell'uomo che aveva ispirato le inchieste che erano nel documento riservato ricevuto dalla sua fonte all'interno della Federazione.
Così come non poteva sapere che anche un'altra inchiesta faceva parte di questa guerra fatta di spionaggio e messaggi incrociati tra le parti, quella sul possibile conflitto di interessi tra il team principal della Mercedes Toto Wolff e la moglie Susie, managing director della F.1 Academy femminile gestita da Formula One Group. Inchiesta chiusa in due giorni, dopo gli energici interventi di Mercedes, di Formula One Group e degli altri team.
All'inizio Ben Sulayem sembrava aver accusato il colpo, restando un po' defilato. Oggi è più facile pensare che quell'inchiesta lampo fosse un segnale, anche perché dagli archivi riemergono dichiarazioni di pochi giorni dopo il dietrofront sui coniugi Wolff: «*So chi mi attacca. E pensano che io non lo sappia. Pensi davvero che sarei in questa posizione se avessi persone stupide intorno a me? Il mio team è molto intelligente. Il paddock*

AUTOSPRINT DA DUE ANNI RACCONTA LE SCOMODE VERITÀ DEL CIRCUS















Le nostre cover parlano chiaro. Intrighi, giochi al di fuori del tavolo illuminato, veleni, colpi più o meno bassi che puntano in alto, molto in alto. Da due anni spieghiamo e raccontiamo nel dettaglio tutto ciò che di scomodo accade nelle stanze del potere, nei corridoi e financo all'interno degli sgabuzzini. Laddove la lotta, pur senza DRS e ibrido, in realtà non finisce mai. Prevedendo nuovi quanto sorprendenti e illuminanti capitoli. Che continuerete a trovare su Autosprint. ●

è un habitat molto piccolo, tutti conoscono tutti. Chiunque abbia fatto trapelare o inventato qualcosa su di me, lo so. E cosa faccio? Gli sorrido».
Adesso è tutto più chiaro, una delle spie è stata smascherata e altre potrebbero dover lasciare i loro posti con altre motivazioni. La testa dell'amministratrice delegata è caduta perché pesantemente coinvolta in queste rivelazioni scomode. Anche se non sembra possa essere lei la fonte di Benson, probabilmente ha fatto l'errore di passare ad altre persone nel palazzo di Place de la Concorde copie di un rapporto riservatissimo. E le dimissioni non sarebbero altro con un modo per proteggere i "complici". Chiudendo il rapporto non dovrà più rispondere sul piano disciplinare.

BEN SULAYEM NE ESCE RAFFORZATO

La fuga degli scheletri dagli armadi potrebbe essere solo all'inizio. Per ora questa bufera scatenata "dalla spia proveniente da Formula One Group" non ha fatto altro che rafforzare la figura di Ben Sulayem. Un documento di sostegno nei confronti del presidente è stato sottoscritto da 34 presidenti delle Americhe, 29 del Medio Oriente e del Nord Africa, 13 presidenti del Consiglio arabo e 13 dell'Europa centrale. Molto vigorosa soprattutto la lettera dei presidenti europei che potrebbe diventare un boomerang per Liberty Media, ormai decisa a ridurre il peso del Vecchio Continente nei futuri calendari della Formula Uno. Senza considerare il resto del motorsport, che sopporta sempre meno i modi arroganti di Liberty Media e che si sentirebbe più protetto da un presidente che non piace a Formula One Group.
Da qui a dicembre 2025 la strada da percorrere è ancora lunga e c'è da aspettarsi più di un colpo di scena. Anche la candidatura di Mrs. Wolff da utilizzare contro Ben Sulayem potrebbe rischiare di bruciarsi ed è quindi possibile un ripiegamento a suon di smentite, in attesa di riproporla più avanti. Come in tutte le grandi spy-story, ogni capitolo non si sa mai se sia davvero l'ultimo. ●



GP DEL CANADA TABELLONE

A CURA DI MICHELE MERLINO





COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB20 - Honda RBPT H002	70	1.45'47"927	173,122	1'15"569	70
2°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL38 - Mercedes F1 M15 E Performance	70	a 3"879	173,017	1'15"558	67
3°	G.Russell (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W15 E Performance - Mercedes F1 M15 E Perf.	70	a 4"317	173,005	1'14"895	70
4°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W15 E Performance - Mercedes F1 M15 E Perf.	70	a 4"915	172,989	1'14"856	70
5°	O.Piastri (Australia)	McLaren MCL38 - Mercedes F1 M15 E Performance	70	a 10"199	172,845	1'16"247	65
6°	F.Alonso (Spagna)	Aston Martin AMR24 - Mercedes F1 M15 E Performance	70	a 17"510	172,646	1'16"303	70
7°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR24 - Mercedes F1 M15 E Performance	70	a 23"625	172,481	1'16"762	70
8°	D.Ricciardo (Australia)	RB VCARB 01 - Honda RBPT H002	70	a 28"672	172,344	1'17"076	68
9°	P.Gasly (Francia)	Alpine A524 - Renault E-Tech RE24	70	a 30"021	172,308	1'17"013	70
10°	E.Ocon (Francia)	Alpine A524 - Renault E-Tech RE24	70	a 30"313	172,300	1'17"012	70
11°	N.Hülkenberg (Germania)	Haas VF-24 - Ferrari 066/10	70	a 30"824	172,286	1'16"683	67
12°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-24 - Ferrari 066/10	70	a 31"253	172,274	1'16"499	68
13°	V.Bottas (Finlandia)	Sauber C44 - Ferrari 066/12	70	a 40"487	172,025	1'17"250	65
14°	Y.Tsunoda (Giappone)	RB VCARB 01 - Honda RBPT H002	70	a 52"694	171,697	1'17"309	70
15°	Zhou G. (Cina)	Sauber C44 - Ferrari 066/12	69	a 1 giro	169,222	1'17"325	68
NON CLASSIFICATI							
	C.Sainz (Spagna)	Ferrari SF-24 - Ferrari 066/12	52	Incidente	170,488	1'18"957	51
	A.Albon (Thailandia)	Williams FW46 - Mercedes F1 M15 E Performance	52	Incidente	170,468	1'19"359	51
	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB20 - Honda RBPT H002	51	Incidente	169,967	1'18"819	51
	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF-24 - Ferrari 066/12	40	Ritiro	163,396	1'26"012	39
	L.Sargeant (Stati Uniti)	Williams FW46 - Mercedes F1 M15 E Performance	23	Incidente	166,822	1'26"484	19



NOTE

a) Penalizzazione di 5 posizioni per aver causato un incidente nel GP precedente.
b) Modifiche in parco chiuso: partenza obbligatoria dalla pit lane.



GP DEL CANADA 9ª gara del mondiale F.1 | 9 giugno 2024
Circuit Gilles Villeneuve (4.361 km) | Distanza: 305.270 km Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: nuvoloso in qualifica e miste con pioggia in gara

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70

Griglia		Arrivo	
Russell	1	1	Verstappen
Verstappen	2	2	Norris
Norris	3	3	Russell
Piastri	4	4	Hamilton
Ricciardo	5	5	Piastri
Alonso	6	6	Alonso
Hamilton	7	7	Stroll
Tsunoda	8	8	Ricciardo
Stroll	9	9	Gasly
Albon	10	10	Ocon
Leclerc	11	11	Hülkenberg
Sainz	12	12	Magnussen
Sargeant	13	13	Bottas
Magnussen	14	14	Tsunoda
Gasly	15	15	Zhou
Pérez	16		
Hülkenberg	17		
Ocon	18		
Bottas	19		
Zhou	20		

VELOCITÀ SUL DROIT DU CASINO
250 METRI PRIMA DELL'ULTIMA CURVA

QUALIFICHE	
Stroll	333,9
Tsunoda	332,2
Albon	331,5
Sargeant	330,5
Alonso	330,2
Ricciardo	330,1
Russell	330,1
Magnussen	329,1
Zhou	328,9
Bottas	328,3
Pérez	328,0
Sainz	327,9
Leclerc	327,8
Verstappen	327,6
Ocon	326,4
Piastri	326,3
Norris	325,9
Hamilton	324,9
Hülkenberg	323,7
Gasly	323,5





GP DEL CANADA TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

Imbattuto
S.Vettel (Ferrari SF90, 2019)
1'10"240 media 223,513 km/h

SUL GIRO IN GARA

Imbattuto
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1'13"078 media 214,833 km/h

SULLA DISTANZA

Imbattuto
M.Schumacher
(Ferrari F2004, 2004)
1h28'24"803 media 207,165 km/h

GIRI IN TESTA

Russell	1°-20°
Norris	21°-25°
Verstappen	26°-44°
Norris	45°-47°
Verstappen	48°-70°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 7 GIUGNO

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Alonso	1'33"411	1'15"810
2°	Russell	1'28"541	1'16"273
3°	Stroll	1'40"530	1'16"464
4°	Leclerc	1'25"306	1'16"556
5°	Ricciardo	1'28"582	1'16"731
6°	Magnussen	1'29"052	1'16"773
7°	Hamilton	1'25"970	1'16"908
8°	Tsunoda	1'28"723	1'16"951
9°	Albon	s.t.	1'16"977
10°	Pérez	1'28"058	1'17"041
11°	Ocon	-	1'17"417
12°	Sargeant	1'36"586	1'17"496
13°	Sainz	1'24"763	1'17"722
14°	Bottas	1'27"670	1'17"817
15°	Hülkenberg	1'32"826	1'17"903
16°	Piastri	1'26"754	1'19"008
17°	Zhou	s.t.	1'19"087
18°	Verstappen	1'26"502	1'19"311
19°	Gasly	1'27"584	1'20"789
20°	Norris	1'24"435	1'20"843
21°	Doohan	s.t.	-

SABATO 8 GIUGNO

		3ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'12"549
2°	Verstappen	1'12"923
3°	Russell	1'12"957
4°	Stroll	1'13"026
5°	Piastri	1'13"266
6°	Ricciardo	1'13"279
7°	Norris	1'13"293
8°	Alonso	1'13"340
9°	Pérez	1'13"342
10°	Leclerc	1'13"349
11°	Magnussen	1'13"439
12°	Sainz	1'13"570
13°	Bottas	1'13"642
14°	Sargeant	1'13"663
15°	Tsunoda	1'13"716
16°	Gasly	1'13"737
17°	Hülkenberg	1'13"777
18°	Albon	1'13"880
19°	Ocon	1'14"075
20°	Zhou	1'18"656

POLE POSITION

SABATO 8 GIUGNO			QUALIFICHE 1ª	2ª	3ª	SETTORI 1ª	2ª	3ª
1°	Russell	Mercedes F1 W15 E Performance	1'13"013	1'11"742	1'12"000	20"057	22"714	28"971
2°	Verstappen	Red Bull RB20	1'12"360	1'12"549	1'12"000	19"987	22"902	29"090
3°	Norris	McLaren MCL38	1'12"959	1'12"201	1'12"021	20"149	22"776	29"096
4°	Piastri	McLaren MCL38	1'12"907	1'12"462	1'12"103	20"155	22"792	29"056
5°	Ricciardo	RB VCARB 01	1'13"240	1'12"572	1'12"178	20"115	22"932	29"131
6°	Alonso	Aston Martin AMR24	1'13"117	1'12"635	1'12"228	20"108	22"972	29"148
7°	Hamilton	Mercedes F1 W15 E Performance	1'12"851	1'11"979	1'12"280	20"121	22"642	29"216
8°	Tsunoda	RB VCARB 01	1'12"748	1'12"303	1'12"414	20"234	22"880	29"126
9°	Stroll	Aston Martin AMR24	1'13"088	1'12"659	1'12"701	20"258	22"963	29"210
10°	Albon	Williams FW46	1'12"896	1'12"485	1'12"796	20"239	22"967	29"279
11°	Leclerc	Ferrari SF-24	1'13"107	1'12"691		20"249	23"037	29"159
12°	Sainz	Ferrari SF-24	1'13"038	1'12"728		20"377	22"965	29"386
13°	Sargeant	Williams FW46	1'13"063	1'12"736		20"368	22"990	29"267
14°	Magnussen	Haas VF-24	1'13"217	1'12"916		20"431	23"164	29"321
15°	Gasly	Alpine A524	1'13"289	1'12"940		20"445	23"100	29"395
16°	Pérez	Red Bull RB20	1'13"326			20"678	23"300	29"348
17°	Bottas	Sauber C44	1'13"366			20"605	23"377	29"384
18°	Ocon	Alpine A524	1'13"435			20"674	23"231	29"436
19°	Hülkenberg	Haas VF-24	1'13"978			20"713	23"428	29"594
20°	Zhou	Sauber C44	1'14"292			20"934	23"588	29"770

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
63 Russell – Mercedes 1'12"000
1 Verstappen – Red Bull 1'12"000

2ª FILA
4 Norris – McLaren 1'12"021
81 Piastri – McLaren 1'12"103

3ª FILA
3 Ricciardo – RB 1'12"178
14 Alonso – Aston Martin 1'12"228

4ª FILA
44 Hamilton – Mercedes 1'12"280
22 Tsunoda – RB 1'12"414

5ª FILA
18 Stroll – Aston Martin 1'12"701
23 Albon – Williams 1'12"796

6ª FILA
16 Leclerc – Ferrari 1'12"691
55 Sainz – Ferrari 1'12"728

7ª FILA
2 Sargeant – Williams 1'12"736
20 Magnussen – Haas 1'12"916

8ª FILA
10 Gasly – Alpine 1'12"940
11 Perez – Red Bull 1'13"326

9ª FILA
27 Hulkenberg – Haas 1'13"978
31 Ocon – Alpine 1'13"435 (a)

PIT LANE
77 Bottas (b) – Alfa Romeo 1'13"366
24 Zhou (b) – Alfa Romeo 1'14"292



MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 2/3	ARABIA SAUD. 9/3	AUSTRALIA 24/3	GIAPPONE 7/4	CINA 21/4	MIAMI 5/5	EMILIA ROM. 19/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	SPAGNA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 7/7	UNGHERIA 21/7	BELGIO 28/7	OLANDA 25/8	ITALIA 1/9	AZERBAIJAN 15/9	SINGAPORE 22/11	STATI UNITI 20/10	MESSICO 27/10	BRASILE 3/11	LAS VEGAS 24/11	QATAR 1/12	ABU DHABI 8/12
1°	M.Verstappen	194	26	25	(m.)	26	33	26	25	8	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	C.Leclerc	138	12	16	19	12	17	22	15	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	L.Norris	131	8	4	15	10	21	25	18	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	C.Sainz	108	15	-	25	15	14	14	10	15	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	S.Pérez	107	18	18	10	18	21	18	4	(i.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	O.Piastri	81	4	12	12	4	6	3	12	18	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	G.Russell	69	10	8	(17°)	6	9	4	7	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	L.Hamilton	55	6	2	(m.)	2	9	8	8	7	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	F.Alonso	41	2	10	4	8	7	2	(19°)	(11°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Y.Tsunoda	19	(14°)	(15°)	6	1	(i.)	7	1	4	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11°	L.Stroll	17	1	(i.)	8	(12°)	(15°)	(17°)	2	(14°)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12°	D.Ricciardo	9	(13°)	(16°)	(12°)	(i.)	(m.)	5	(13°)	(12°)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13°	O.Bearman	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14°	N.Hülkenberg	6	(16°)	1	2	(11°)	1	2	(11°)	(i.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15°	P.Gasly	3	(18°)	(m.)	(13°)	(16°)	(13°)	(12°)	(16°)	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16°	A.Albon	2	(15°)	(11°)	(11°)	(i.)	(12°)	(18°)	(m.)	2	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17°	E.Ocon	2	(17°)	(13°)	(16°)	(15°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18°	K.Magnussen	1	(12°)	(12°)	1	(13°)	(16°)	(19°)	(12°)	(i.)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19°	Zhou G.	0	(11°)	(18°)	(15°)	(m.)	(14°)	(14°)	(15°)	(16°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20°	V.Bottas	0	(19°)	(17°)	(14°)	(14°)	(m.)	(16°)	(18°)	(13°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	L.Sargeant	0	(20°)	(14°)	-	(17°)	(17°)	(i.)	(17°)	(15°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 2/3	ARABIA SAUD. 9/3	AUSTRALIA 24/3	GIAPPONE 7/4	CINA 21/4	MIAMI 5/5	EMILIA ROM. 19/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	SPAGNA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 7/7	UNGHERIA 21/7	BELGIO 28/7	OLANDA 25/8	ITALIA 1/9	AZERBAIJAN 15/9	SINGAPORE 22/11	STATI UNITI 20/10	MESSICO 27/10	BRASILE 3/11	LAS VEGAS 24/11	QATAR 1/12	ABU DHABI 8/12
1°	Red Bull	301	26/18	25/18	0/10	26/18	33/21	26/18	25/4	8/0	25/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	Ferrari	252	12/15	16/6	19/25	12/15	17/14	22/14	15/10	25/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	McLaren	212	8/4	4/12	15/12	10/4	21/6	25/3	18/12	12/18	18/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	Mercedes	124	6/10	2/8	-	2/6	9/9	8/4	8/7	7/10	13/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	Aston Martin	58	2/1	10/0	4/8	8/0	7/0	2/0	0/2	-	8/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	RB	28	-	-	0/6	0/1	-	5/7	0/1	0/4	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Haas	7	-	0/1	1/2	-	0/1	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Alpine	5	-	-	-	-	-	0/1	-	1/0	2/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	Williams	2	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

UN TRONO PER TRE

FERRARI, PORSCHE E TOYOTA PRONTE A GIOCARSI LA VITTORIA NELL'EDIZIONE 2024 DELLA CORSA-MITO. UN APPUNTAMENTO CHE DIVENTA DECISIVO DENTRO A UNA SFIDA DA SEMPRE PIENA DI INCOGNITE

DIEGO FUNDARÒ



Seppur con protagonisti già noti, la 24 Ore di Le Mans 2024 entra nel suo secondo secolo di vita con temi inediti, possibili outsider di rilievo ed una nuova categoria, la LMGT3, che per la prima volta affronterà il doppio giro di orologio sul circuito della Sarthe, dopo già averne preso le misure nella tradizionale Road to Le Mans. Tanta carne al fuoco di altissima qualità e spettacolo che sarà di prim'ordine lungo i 14 km di asfalto francese, dove per la seconda volta consecutiva sarà sold out, con biglietti per la gara polverizzati già da mesi ed un mossiere d'eccezione come Zinedine Zidane a sventolare il tricolore francese alle 62 vetture al via. Un parterre de roi senza precedenti, composto da ben 23 Hypercars, 16 LmP2 e 23 LMGT3, ad ulteriore conferma di quanto oggi si sta realmente vivendo la nuova "Golden Era" dell'endurance.

MERAVIGLIOSO TRIELLO IPOTIZZABILE
Ferrari, Porsche e Toyota: a parte colpi di scena dell'ultima ora, che in una gara come la 24 Ore di Le Mans non si possono escludere a priori, sono queste le Case più "indiziate" ad aggiudicarsi la prossima edizione della maratona della Sarthe. Come sempre, contesissima quanto incertissima

FERRARI, TOYOTA, PORSCHE: SFIDA A TRE

Da detentrice della corona, Ferrari arriverà a Le Mans da sicura protagonista, ma a caccia di conferme che negli ultimi periodi stentano ad arrivare. Ad un anno esatto dal trionfo nell'edizione del Centenario, la 499P cercherà a Le Mans il suo secondo centro, dato che l'astinenza di vittorie dura da un anno esatto e questo digiuno indubbiamente pesa. Il 2024 è finora stato particolarmente avaro nei confronti delle Rosse, con i successi sfumati per circostanze diverse a Imola ed a Spa che le stanno penalizzando in modo preoccupante in ottica Mondiale, l'obbiettivo dichiarato a inizio stagione e che a questo punto sembra particolarmente difficile, visto l'unico podio finora conquistato. Le Mans sarà così l'occasione giusta per cercare di rimettere a posto le cose, dato che assegnando punteggio doppio, la 24 Ore oltre a regalare un prestigio impareggiabile, darebbe anche un bel colpo sia la classifica costruttori, che ora vede Ferrari terza a 34 punti da Porsche, che a quella piloti, con l'equipaggio della #50 col medesimo distacco dai leader e quello della #51 solo nono in campionato, con appena 18 punti nel carniere. In questo tentativo di riscatto, le due Rosse ufficiali potranno contare sul contributo che fornirà la terza 499P, schierata privatamente da AF Corse, finora molto efficace ed in grado di garantire a Le Mans un aiuto prezioso sia durante le sessioni di prove, in termini di acquisizione e confronto dati, che nel corso della gara stessa, quando avere una terza vettura in pista garantirà anche diverse opzioni di strategia. Per quanto si è visto finora, le due Rosse e la Gialla vedranno nelle due Toyota e nelle sei Porsche (tre ufficiali, due del Team Jota e una del Proton) le antagoniste più accreditate, a creare una TOP 11 dalla quale, con alte probabilità, uscirà il numero vincente. Peugeot, BMW e Cadillac appaiono al momento solo possibili outsider, mentre Alpine, Lamborghini e Isotta Fraschini affronteranno la maratona francese con l'obbiettivo di portare a casa il massimo, sia in termini di esperienza, che di piazzamento finale. In particolare, sarà da seguire la prova delle Lamborghini, con il team Iron Lynx che per la prima volta gestirà in pista due SC63, con Bortolotti-Kvyat-Mortara che saranno affiancati dagli "americani" Grosjean-Caldarelli-Cairoli, protagonisti di una ottima gara al debutto in IMSA alla 12 Ore di Sebring.



B.O.P: TOYOTA RIDE CON IL "GUADAGNO DI POTENZA"

Una delle principali novità che vedremo è da andare a ricercare nel B.o.P. Da quanto reso noto nella tabella di Balance of Performance emessa lo scorso 31 maggio, a Le Mans, dove storicamente questo esercizio di bilanciamento prestazionale fa storia a sé rispetto al resto del campionato, l'Automobil Club de L'Ouest ha infatti deciso di introdurre per la prima volta il nuovo parametro di "Power Gain", valore testato nei test del Prologo in Qatar e solo oggi reso operativo. Oltre la soglia di 250 km/h, ad ogni vettura verrà così variata la potenza del valore indicato dal bollettino tecnico, andando così ad introdurre una nuova voce di "equilibratura". Un parametro del quale in pochi sentivano la mancanza e che renderà ulteriormente di difficile interpretazione e comprensione un metodo di stesura già contorto di suo. Di questo nuova variabile godranno così Alpine, BMW, Isotta Fraschini e Toyota, che otterranno aumenti di potenza dello 0,9%, ne soffriranno Ferrari (-1,7%), Lamborghini (-1,6%) e Peugeot (-0,7%), mentre ne saranno esentate Cadillac e Porsche. In quelli che sono invece i parametri già noti (peso, potenza ed energia disponibile per stint) la Ferrari 499P, rispetto alla cavalcata vincente del 2023, sarà più leggera (1043 kg contro 1064) a fronte di una potenza similare (508 KW contro 509), ma pagherà in termini di energia, la più bassa in assoluto con 889 MJ (contro i 901 del '23). Toyota, dopo le continue lamentele pre e post gara dello scorso anno, sembra invece quella che invece beneficerà dei maggiori vantaggi, disponendo della medesima potenza delle Rosse pur a fronte di una massa maggiore di 10 kg. Le GR010 Hybrid saranno infatti sensibilmente più leggere dello scorso anno (1053 kg contro 1080) e disporranno di un considerevole plus di energia disponibile rispetto alle 499P (506 MJ, ben 17 in più), fattore questo che potrebbe risultare determinante nella gestione gli stint con un pieno di carburante. Le Porsche 963 sembrano invece essere solo marginalmente toccate dal B.o.P., visto che, rispetto al 2023, a fronte di un guadagno di 6 kg (1042 contro i 1048 del 2023), si ritroveranno depotenziate di 5 KW e con meno energia disponibile (904 MJ contro 910), quindi sostanzialmente in linea con i parametri dello scorso anno. Peugeot e Cadillac si ritroveranno invece un B.o.P. opposto: la 9X8 "alata" sarà infatti fortemente penalizzata rispetto al '23 (+ 5 kg, - 5KW, - 13 MJ e l'attivazione del motore elettrico all'anteriore che sarà come per le altre LMH a 190 km/h, non più a 150), mentre la LMDh americana sarà più leggera di 10 kg ma cederà 4 KW e 5 MJ di energia per stint, valori che non la discosteranno molto dalle prestazioni del 2023, quando le V-Series R conquistarono il terzo e quarto posto.

Le new entry Alpine, BMW e Lamborghini sembrano invece allineate a quanto si è visto a Spa, mentre Isotta Fraschini correrà in condizioni forse meno penalizzanti, con una massa ridotta di 12 kg (da 1060 a 1048) a fronte di un calo della potenza di 5 KW ed 8 MJ di energia in meno per stint. Come sempre, l'ACO potrà intervenire in qualsiasi momento per ulteriori aggiustamenti, sia dopo il test day di domenica scorsa, che dopo le qualifiche del giovedì, momento questo che



TANTA VOLONTÀ DI RISCATTO DA PARTE DELLA TOYOTA
Costretta a cedere nel 2023 alla Ferrari dopo ben cinque vittorie consecutive, la Toyota si ripresenta a Le Mans con tutte le carte in regola per giocare un ruolo da co-protagonista, insieme a Porsche e a Ferrari, altre contender di lusso per una vittoria che vale un anno intero di sforzi



nel passato, quando il B.o.P. era applicato alle GTE, riservò qualche ritocco last minute. Sembra però chiaro che, con quelle che sono state le scelte fatte da A.C.O., rispetto allo scorso anno si abbasseranno sensibilmente i tempi sul giro.

LA PRIMA LE MANS SENZA SCALDONI

Una seconda novità è data dal fatto che, per la prima volta dalla loro introduzione, la 24 Ore verrà corsa senza l'utilizzo delle termocoperte. Una svolta "green" che avrebbe già dovuta essere introdotta nella scorsa edizione e sulla quale venne fatto un passo indietro proprio in vista della maratona francese che, nelle condizioni di basse temperature in cui normalmente si corre durante la notte, rappresentava davvero un fattore di rischio troppo grande dal punto di vista della sicurezza. Ad un anno di distanza, tali rischi però persistono e non sono, da un anno all'altro, magicamente spariti. Nella realtà, ne è solo cambiata la percezione, ma i pericoli sono ancora molto alti. Ciò che è cambiato è solo il percorso di avvicinamento alla gara, che in questa stagione non ha evidenziato il problema. Nel 2023 si arrivò infatti alla scelta di ricorrere agli scaldoni a seguito dei due inciden-

ti avvenuti nella gara precedente corsa a Spa, quando con temperature dell'aria attorno ai 7°C e dell'asfalto tra gli 11 ed i 15°C si verificarono i due preoccupanti incidenti della Toyota di Hartley e della Ferrari di Fuoco, entrambi innescati, prima in qualifica, poi in gara, dall'estrema difficoltà nel portare le gomme ad un regime di temperatura accettabile. Condizioni che in questa stagione non si sono ancora presentate, visto che nelle Ardenne ha fatto insolitamente caldo e l'asfalto in gara non è mai sceso sotto i 28°C. Ma uno scenario simile si è comunque avuto a Imola, quando con l'arrivo della pioggia la temperatura è crollata da un massimo di 32°C a 14°C e le Hypercar si sono viste costrette a cedere il passo alle meno performanti LMGT3. Lo scorso anno a Le Mans si arrivò, nel corso della notte, a 18° C, ma grazie alle termocoperte non si verificò nessun problema particolare. Se quest'anno si scenderà ulteriormente, chi si prenderà la responsabilità in caso di incidenti? Vale la pena sottovalutare un tale rischio?

A LE MANS IL MOMENTO DELLA VERITÀ EMERGE SEMPRE DALLA NOTTE
La notte. Il brodo primordiale della 24 Ore di Le Mans, dal quale nascono sempre i presupposti per la sconfitta e la vittoria alla gara francese. E anche quest'anno il principio non conoscerà eccezioni...



LMP2: A CHI IL MONOMARCA ORECA?

L'attuale piattaforma LmP2 correrà a Le Mans per l'ottava volta. Introdotta nel 2017, da categoria con quattro costruttori rappresentati, la seconda classe dei prototipi si è via via trasformata in un monomarca Oreca, autentica manna per il costruttore di Signes, arrivato a vendere oltre 120 esemplari della sua 07 spinta dal V8 Gibson. Un successo clamoroso per una vettura che, pur essendo stata esclusa da quest'anno dal WEC, vive di luce propria in ELMS, IMSA e Asian Le Mans Series, campionati dove le LmP2 riscuotono grande successo anche tra i piloti gentlemen, letteralmente ammaliati dall'esperienza di guida che regala un prototipo di tali prestazioni. Non a caso, saranno presenti ben 16 Oreca al via della 24 Ore, la metà delle quali iscritte in Pro-Am, classe dove è necessaria la presenza di almeno un pilota gentlemen in equipaggio. Superfluo sottolineare il livello altissimo delle squadre presenti, con United Autosports, AF Corse, Proton, Panis Racing, Algarve Pro, Cool Racing e la vincente 2023 Inter Europol a garantire incertezza totale su di un possibile pronostico. Sul fronte piloti, a garantire lo spettacolo saranno autentici specialisti della categoria come Albuquerque, Jarvis e Allen, gli emergenti Deletraz, Barnicoat e Jakobsen ed i rookies di lusso Miyata e Vesti.



LMGT3: IL DOTTORE VUOLE UN'ALTRA LAUREA

La vittoria, la prima in GT3, colta nella Gara 2 della Road to Le Mans 2023, deve aver stimolato l'appetito a Valentino Rossi, che quest'anno punta al bersaglio grosso e sarà al via della 24 Ore, assieme a Maxime Martin e Amad Al Harty sulla BMW M4 GT3 del WRT. Chiaramente, visto anche il livello di competitività dimostrato nelle prima tre uscite nel WEC, gran parte dei riflettori saranno proprio puntati sulla #46 ed il pubblico francese sarà tutto per il Dottore, divenuto idolo locale grazie ai quattro successi nel motomondiale (1 in 125cc e 3 in MotoGP) ottenuti sul Bugatti. La concorrenza sarà però ancora più forte che nel WEC, visto che le LMGT3 presenti saranno in totale 23, con l'inserimento di altre tre Ferrari 296 GT3 (JMW, Spirit of Race e GR Racing), una terza Mustang di Proton e la McLaren Inception. Oltre alle BMW, molti dei favori del pronostico vanno alle Porsche Manthey, già vincitrici in Qatar e Belgio, mentre ci si attende una prova di orgoglio da parte delle Ferrari Vista AF Corse e Lamborghini Iron Lynx, col podio a Spa quale miglior risultato ottenuto finora dalla Lambo di Schiavoni-Cressoni-Perera. Come sempre, la categoria sarà quella col numero maggiore di Azzurri al via, con oltre ai già citati, Mancinelli (Aston Martin #27), Castellacci e Rigon (Ferrari #54), Rovera (Ferrari #55), Petrobelli (Ferrari #66), Pera (Ferrari #86) e Roda (Ford #88), che aggiunti ai magnifici 7 che saranno al via con le Hypercars, portano a 17 il totale dei nostri portacolori. ●

«*PRONTI* PER UN'ALTRA GRANDISSIMA SFIDA»

PARLA ANTONELLO COLETTA: «*DOPO LA VITTORIA DELLO SCORSO ANNO TUTTI CI ASPETTANO AL VARCO. CI SIAMO PREPARATI AL MEGLIO PER TORNARE AL SUCCESSO*»

ANDREA CORDOVANI



FIORANO - Il trofeo per la vittoria della 24 Ore di Le Mans del Centenario troneggia maestoso al piano terra nel quartier generale a Fiorano. Imponente, massiccio. Alto centocinquanta centimetri, in bronzo, realizzato dalla Zecca di Parigi. Un'opera d'arte per sigillare l'impresa leggendaria della Ferrari 499P sulla pista della corsa endurance più famosa del mondo. Antonello Coletta è seduto su una poltrona in pelle rossa a poca distanza da quel trofeo che mette i brividi e scioglie le emozioni. Racconta: «*Vincere nell'edizione forse più eclatante, quella del Centenario, dopo 50 anni dalla nostra assenza, 58 anni dopo l'ultima vittoria, al primo tentativo e nell'anno del nostro ritorno è qualcosa che ci riempie di orgoglio. Ci ha fatto sognare in quei momenti e anche dopo, perché ogni volta che rivediamo le immagini ci sembra ancora un sogno*». Alla vigilia dell'edizione 2024 della corsa endurance più importante del mondo il Global Head of Endurance and Corse Clienti Ferrari fa il punto della situazione dentro a una vigilia di attesa e pressione. «*Le Mans è una grandissima sfida, una corsa completamente diversa dalle altre*».

- La strepitosa vittoria del 2023 è ormai alle spalle. Ma anche stavolta Le Mans diventa uno snodo fondamentale nella stagione della Ferrari. Che tipo di sfida si attende?

«*Pur se in termini diversi anche questa edizione della 24 Ore è simile a quella dell'anno scorso. Nel 2023 la prima sfida era stata quella di partire e vedere se eravamo competitivi. La seconda era quella della nostra prima partecipazione a Le Mans con la 499P col valore simbolico del Centenario: l'obiettivo era finire la gara, magari sul podio. Ed è arrivato un trionfo. Quest'anno c'è una sfida diversa che ci chiede di confermare lo stesso risultato dell'anno scorso, con tutti che si attendono una Ferrari altrettanto competitiva, che sia della partita tra quelli che lotteranno per la vittoria. Dobbiamo essere ancora una volta affi-*

dabili. Come sempre Le Mans tutti gli anni è una sfida. Difficile dire se è più importante una o l'altra: tutte hanno il loro peso. Noi ci siamo preparati al meglio anche per questa edizione, consapevoli che tutti ci aspettano al varco per cogliere un risultato che quest'anno fino a questo punto non è arrivato».

- Il 2024 è iniziato tutto in salita per la Ferrari. Dopo tre round di Mondiale Endurance che bilancio fa della vostra stagione?

«In termini di risultati è un bilancio negativo. Abbiamo raccolto pochissimo. Se è vero che la prima gara in Qatar è andata come è andata, ma non avevamo assolutamente la possibilità di batterci con gli avversari più veloci come successo anche ad altri competitor, a partire da Imola e poi a Spa abbiamo avuto uno sviluppo delle cose diverso, con tre vetture nelle prime tre posizioni in qualifica sul circuito Enzo e Dino Ferrari. Abbiamo fatto anche un'altra qualifica a Spa anche se poi abbiamo perso dopo aver cambiato il cofano posteriore della 499P n° 50 a causa di un incidente e questo, purtroppo pesava un po' meno e l'errore lo abbiamo pagato perdendo la posizione. Però al di là di questo, la competitività delle nostre vetture, devo dire che è stata importante e sotto gli occhi di tutti. Per contro a causa di un errore nostro di strategia a Imola abbiamo deluso tutti i nostri tifosi e di questo ce ne dispiace enormemente perché avremmo voluto ringraziarli in maniera diversa per una presenza che è stata massiccia, importante, ci hanno sostenuto tantissimo. Proprio per questo avremmo voluto conquistare un grande risultato e maggior ragione siamo stati male per l'errore che abbiamo commesso. A Spa, invece, le cose sono andate un po' diversamente: l'errore non lo abbiamo certo fatto noi. Abbiamo fatto solo quello che potevamo: eravamo primi, secondi e quarti dopo più di quattro ore. Purtroppo c'è stata l'interruzione della gara e poi, con grande sorpresa, c'è stata la ripresa della corsa. È andata come è andata però se andiamo a fare una sintesi della prima parte del 2024 da una parte siamo molto delusi dalla mancanza di risultati mentre dall'altra abbiamo la consapevolezza di essere ampiamente competitivi».

- Il WEC è in un momento molto positivo. Prima Imola e poi Spa hanno fatto segnare un aumento degli spettatori. Questa è una specialità che ha ancora ampi margini di crescita?

«Credo che, senza ombra di dubbio, l'arrivo di Ferrari abbia dato un boost incredibile a questa categoria. L'entrata in scena di tanti Costruttori non fa che accrescere l'interesse perché vedere otto-nove Case che combattono con altrettante vetture ufficiali è qualcosa di mai visto prima. Gli appassionati stanno crescendo. In Italia, dove purtroppo non abbiamo una tradizione importante a parte la F.1 di presenze in gara, si sono registrati ottimi numeri. L'anno scorso a Monza e quest'anno Imola sono stati due enormi successi. Anche Spa, quest'anno ha fatto il record di spettatori del campionato ad esclusione di Le Mans. Credo che il trend sia più che positivo, ma, come sempre quando le cose funzionano, bisogna fare molta attenzione. Dunque: da una parte dobbiamo lavorare tutti assieme (Costruttori, promoter e media) per cercare di aumentare la visibilità di questo campionato e trovare gli strumenti migliori per far sì che questa visibilità aumenti, dall'altra non bisogna deludere i tifosi con azioni che sono poi incomprensibili da chi paga il biglietto per vedere le gare. E questo è un particolare che credo non vada sottovalutato». ●



COLETTA, IL GRANDE TIMONIERE ROSSO
Antonello Coletta è il responsabile e anche il principale artefice del programma Ferrari in Hypercar. Dopo il clamoroso trionfo a Le Mans 2023, nell'altra pagina, farà di tutto per essere in lizza per scrivere un'altra grande pagina di storia della Rossa



SIAMO DELUSI DI QUESTO INIZIO 2024 MA ANCHE CONSAPEVOLI DI ESSERE AMPIAMENTE COMPETITIVI

ANTONELLO COLETTA





ALBERTO SABBATINI

FERRARI VUOL RESTARE REGINA

L'INGEGNER FERDINANDO CANNIZZO E I PILOTI ANTONIO FUOCO E ANTONIO GIOVINAZZI RACCONTANO LO STATO DI FORMA DEL TEAM ALLA VIGILIA DI UN APPUNTAMENTO CHE VALE TUTTA UNA STAGIONE. LE 499P VOGLIONO RICONFERMARSI AL TOP. ECCO COME

LA 499P A CACCIA DI UN'ALTRA IMPRESA
Dopo la vittoria della passata stagione nell'edizione del Centenario la 499P torna all'assalto della 24 Ore di Le Mans. L'anno scorso sfruttò l'effetto sorpresa, ma quest'anno tutti attendono al varco la Ferrari hypercar

ABBIAMO FATTO UN OTTIMO LAVORO NELLA PAUSA INVERNALE PER APPROFONDIRE LA CONOSCENZA DELLA VETTURA E MIGLIORARLA DAL PUNTO DI VISTA PRESTAZIONALE IN TUTTE LE AREE
FERDINANDO CANNIZZO

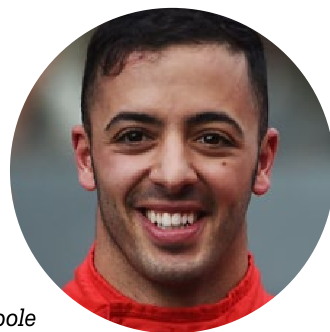
FIORANO - L'anno scorso si giocò il fattore sorpresa. Ma quest'anno l'aspettano tutti al varco. I rivali si sono moltiplicati e la guerra per cercare di spuntare le ali della Ferrari a Le Mans prima ancora del via è già partita. Le prime tre gare della stagione rivelano una Rossa in difficoltà nelle curve a ripetizione del Qatar ma molto competitiva a Imola e Spa – due piste dalle caratteristiche ben diverse – dove hanno perso una vittoria già certa per motivi precisi e si spera irripetibili: un errore tattico del muretto (Imola) e un'invenzione regolamentare discutibile del direttore di gara (Spa).
Perciò è lecito chiedersi in che stato di forma arriva la Ferrari a Le Mans. Preoccupata per i problemi del Qatar o galvanizzate dalle certezze agonistiche di Spa? Le persone più attendibili per rispondere sono tre: l'ingegner Ferdinando Cannizzo, a capo della divisione auto da corsa Endurance; e poi Antonio Fuoco, l'uomo della pole position della 24 Ore, quello che è considerato il più veloce pilota Endurance sul giro secco, e infine Antonio Giovinazzi: ovvero il vincitore 2023. L'unico corridore che può unire l'esperienza di 62 GP in F.1 con una stagione intera con le hypercar. Tutti e tre ci raccontano – dal proprio personale punto di vista - qual è lo stato di forma della Ferrari alla vigilia di Le Mans.

FERDINANDO CANNIZZO
«ARRIVIAMO PREPARATI NEL MODO GIUSTO»



- Come avete lavorato per inseguire il bis?
«La prima cosa è stata continuare il nostro percorso nel sistemare tutti i piccoli dettagli in ottica affidabilità. Sappiamo bene quale sono le aree di debolezza e le stiamo aggredendo nel modo giusto per risolverle nel prossimo futuro».
- Ma che libertà di intervento concede il regolamento WEC visto che le vetture dal punto di vista costruttivo, a differenza della F.1, sono "congelate" da un anno all'altro?
«Vero che la vettura è omologata in ogni sua singola parte ma si può sempre lavorare in ottica affidabilità: da questo punto di vista certi interventi sono permessi, previa autorizzazione della federazione. Significa che possiamo lavorare per migliorare e risolvere problemi di affidabilità».
- Quali sono le aree critiche su cui siete intervenuti?
«Abbiamo fatto un ottimo lavoro durante la pausa invernale per approfondire la conoscenza della vettura e migliorarla dal punto di vista prestazionale in tutte le aree».

- Il degrado gomme era una forte preoccupazione l'anno scorso…
«È uno degli aspetti su cui abbiamo lavorato di più. Migliorando il setup, dal punto di vista dei controlli, per comprendere come utilizzare meglio gli pneumatici».
- E siete contenti del risultato?
«Le prestazioni che abbiamo visto a Imola e Spa dimostrano che la 499P ha mostrato di essere competitiva adesso non solo sul giro secco ma anche sul passo gara sia a gomme nuove che usate. Siamo abbastanza contenti. Abbiamo dimostrato di saper dominare la vettura meglio dello scorso anno. Imola e Spa sono due circuiti completamente diversi, che abbiamo interpretato bene sia dal punto di vista del setup che dal punto di vista della strategia e della messa a punto in ottica gara, quindi nel gestire il consumo gomme».
- L'anno scorso siete arrivati al debutto a Le Mans con tanti km di collaudi fatti nei mesi precedenti ,oltre alle prime gare. Quest'anno arrivate con più km percorsi o meno del 2023?
«Io direi con più strada percorsa perché comunque tutte le gare fatte dopo Le Mans lo scorso anno hanno contribuito a farci conoscere meglio la macchina. Nel 2024 abbiamo disputato tre gare completandole tutte, abbiamo svolto quattro sessioni di test in pista inclusa una simulazione di 24 ore: quindi direi che arriviamo preparati nel modo giusto. Ma questo ci deve far rimanere sempre con i piedi per terra».



ANTONIO FUOCO
«SENZA TERMOCOPERTE MOLTA PREOCCUPAZIONE»

- Sei l'uomo delle pole position a ma Le Mans partire al palo conta molto meno delle altre corse. Che tipo di determinazione hai quando va in qualifica in una 24 ore?
«Premesso che baratterei volentieri una pole per la vittoria finale a Le Mans, la determinazione è sempre la stessa! Partire davanti alla 24 Ore è comunque sempre un vantaggio, soprattutto nelle prime ore di gara. Lo scorso anno abbiamo visto quanto le prime 3/4 ore siano state caotiche perché tutti vogliono mettersi in mostra a inizio corsa. Partire davanti ti mette sempre un po' nelle condizioni di essere più tranquillo».
- Qual è il segreto per dominare questa corsa?
«Cercare sempre di gestire la gara e il proprio ritmo senza strafare almeno fino alla domenica mattina».
- In altri team i piloti che affrontano la qualifica ruotano di gara in gara ma poi lo stesso pilota che guida nelle prove prende anche la partenza. Voi sulla n.50 invece adottate una strategia diversa. La qualifica è sempre tua però non affronti mai la partenza. Perché?
«È una scelta che abbiamo preso all'interno del nostro gruppo della vettura 50 con gli altri due piloti, Molina e Nielsen e anche con gli ingegneri. Ci siamo un po' specializzati ognuno di noi in



PER LA PRIMA VOLTA, COME DA REGOLAMENTO, QUEST'ANNO SI CORRERÀ SENZA SCALDARE LE GOMME COME SEMPRE FATTO IN PASSATO

ANTONIO FUOCO





una propria fase di gara. Penso che al momento stia funzionando molto bene».

- A quale tipologia di pista è più adatta la Ferrari 499P?

«Lo scorso anno abbiamo visto che la nostra macchina si adattava meglio a piste ad alta velocità come Spa e Le Mans. Quest'anno invece siamo cresciuti e siamo riusciti a trovare un buon compromesso anche in circuiti diversi, come Imola, pista di grande accelerazione ma con curve lente. Però Le Mans, a parte al conformazione tipica del circuito, è davvero una corsa che fa storia a sé per la lunghezza e gli imprevisti».

- Qual è la preoccupazione maggiore che hai per la 24 Ore?

«L'assenza delle termocoperte. Per la prima volta, come da regolamento, quest'anno si correrà senza scaldare le gomme come sempre fatto in passato».

- Perché? Che problemi comporta?

«Premetto che parlo da pilota: si discute sempre di sicurezza e di come mettere i piloti sempre al sicuro; ma ritengo che questa decisione di vietare le termocoperte a Le Mans non sia assolutamente una scelta sicura per noi piloti. Uscire di notte dai box, con le temperature basse notturne e con gli pneumatici freddi, in una pista come Le Mans con lunghissimi rettifili dove non riesci a mettere tanta energia nelle gomme, può essere veramente un momento difficile. Immagina la situazione: sull'Hunaudierés arrivi a 340 km/h e se per sfortuna ti trovi una macchina che per qualche motivo è andata a muro perché aveva le gomme fredde e nell'impatto rompe le luci quindi è al buio, può succedere qualcosa di veramente brutto».

- Che si può fare?

«Io da pilota continuo a sperare sempre che all'ultimo momento qualcuno voglia cambiare la decisione. Magari anche soltanto per le ore notturne».

ANTONIO GIOVINAZZI
«CONSISTENZA L'ARMA VINCENTE»

- Quest'anno sembra che tu abbia un passo diverso: più veloce e aggressivo, come hai dimostrato nelle gare di Imola e Spa. Che è successo? La 499P ti dà più confidenza?

«Sì, credo quest'anno credo di aver fatto un ottimo miglioramento come pilota Endurance. Alla fine l'anno scorso per me era il mio primo anno quindi mi sono preso una stagione per capire sia la vettura sia queste corse di durata. Perché il campionato e la macchina sono molto diversi dalla Formula Uno che ho guidato per tanti anni».

– Quali sono gli aspetti cui hai dovuto adattarti di più?

«Dividere la macchina con altri due piloti; poi il tantissimo traffico in pista durante la gara, infine la gestione gomme. Diciamo che l'anno scorso ho studiato queste novità e quest'anno mi sento molto più a mio agio e sono molto fiero e contento delle ultime mie gare».

- Il traffico in pista è così un grosso problema?

«È la caratteristica principale dell'Endurance. La gestione del traffico, cioé il non perdere tempo nell'effettuare i doppiaggi, è fondamentale. In F.1 a volte ti ritrovi a fare gare solitarie, invece nel WEC hai sempre qualcuno da sorpassare. Quindi devi essere sempre focalizzato a capire quale sia il punto e il momento giusto per superare e perdere meno tempo possibile nel farlo. E questo ti capita 3/4 volte al giro e alla fine di un tuo stint da due ore incide tantissimo nel tuo passo gara. Per questo è l'aspetto su cui ho lavorato di più».



- Ma in definitiva è più facile o più difficile da guidare l'hypercar rispetto alla F.1?

«È diversa. In F.1 hai più velocità, più carico aerodinamico e una macchina più leggera: le hypercar sono macchine con meno carico aerodinamico rispetto a una F.1, sono più pesanti di 200 kg e hanno meno potenza. Sono macchine studiate per fare cose diverse e richiedono un comportamento differente».

- Sapendo che devi dividere la macchina con un compagno, non c'è il freno psicologico che spinge ad andare un po' più piano perché si avverte la responsabilità di un potenziale incidente che appiedi tutto l'equipaggio?

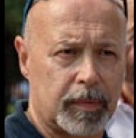
«Un po' di responsabilità ce l'hai eccome, ma alzare il piede mai! Certo però io ho sempre corso da solo, in kart o nelle formule, per cui dividere l'auto è una situazione nuova. Però influenza più la messa a punto, dove devi sempre trovare un compromesso tra l'assetto che piace a te e quello dei tuoi compagni, che la velocità in pista. Magari diventi un po' altruista nella guida: ti abitui a risparmiare un po' le gomme per lasciare gli pneumatici nella condizione migliore possibile per il pilota che sale dopo. Però condividere in tre l'auto ha anche risvolti positivi: perché dividi la tua gioia con qualcuno con cui hai compiuto l'impresa, come l'anno scorso quando abbiamo vinto Le Mans e siamo saliti tutti assieme sul podio. Sensazioni bellissime!».

- Qual è il segreto per dominare questa corsa?

«La consistenza! È quella che ti fa vincere un campionato di tante gare ma anche quello che ti fa vincere una Le Mans. Perché alla fine disputare la 24 Ore di Le Mans è come svolgere 24 corse sprint di un intero campionato tutte insieme in un solo giorno!». ●

> “DISPUTARE LA 24 ORE DI LE MANS È COME SVOLGERE 24 CORSE SPRINT DI UN INTERO CAMPIONATO TUTTE INSIEME IN UN SOLO GIORNO!”
> ANTONIO GIOVINAZZI

RISULTATI NEGATIVI PRESTAZIONI OTTIME
Dopo i primi tre round del Mondiale Endurance la Ferrari ha un bilancio negativo alla voce risultati ma sia a Imola che a Spa ha dimostrato di avere tutto per tornare in lizza per la vittoria a Le Mans e nel WEC



MARIO DONNINI

VIVA LA 24 ORE DI LE MANS NO ALLA DEMERITOCRAZIA!

UNO STRANO BOP A DUE FASCE CHE POTREBBE SPUNTARE LA VELOCITÀ DELLA 499P, QUINDI IL DIVIETO DELLE TERMOCOPERTE, ASSURDO, CHE TALUNI AGGIRANO COL DOLCE FORNO... NULLA SARÀ FACILE PER LA FERRARI

Alla vigilia della 24 Ore di Le Mans la penso tale e quale al post Spa. Sostenendo una cosa semplice: anche a giudicare dalle ultime, la Ferrari non sta simpatica alla classe arbitrale, cioè a chi comanda nel Wec e alla Sarthe, ossia alla Fia e ai francesi. Ma mica perché ha un gombloddo contro o per le perfide e silenti ire di una loggia tartufesco-Pluto-Topolino-massonico-giudaica, no, no, macché. Piuttosto, per un motivo molto più semplice.

C'è un dato di fatto solare e comprovato, nel Wec, il quale dice che la Ferrari 499P è aerodinamicamente di gran lunga la miglior vettura del lotto, quindi, da due anni a questa parte se non la salassi, guai, starebbe sempre in cima. Ce n'è poi un altro di quelli tosti, di pregiudizi arbitrali, il quale recita - ancor più dopo la vittoriosa Le Mans 2023 -, che Coletta & C. qualcosina in tasca se lo lasciano sempre, pertanto anche se li sveni di certo non li sfianchi. E allora giù botte.

NON MANCANO LE BARRIERE CONTRO LA FERRARI

La vigilia di Le Mans 2024 vede una situazione oggettiva tale da far partire la Ferrari in difesa e non all'attacco, per cercare di difendere il primato conquistato col trionfo nell'edizione del Centenario



Prendi Le Mans 2024. Stavolta esce fuori una cosa mai vista: il BoP a due fasce. Sopra i 250 km/h e sotto (prima si parlava di 210 Km/h). Bene, all'interno di tutto questo ambaradan, la Ferrari conti alla mano, stavolta dovrebbe ritrovarsi con una velocità di punta spuntata - perdonerete la cacofonia semantico-logica, magari la chiameremo allora velocità di spunta -: in pratica le Rosse (e la gialla AF Corse) hanno la concreta possibilità di trovarsi più in difficoltà nei sorpassi. Cosa non da poco, se ti muovi alla Sarthe, dove quando vai piano sei sopra i 300 anche se giri con l'Ape Piaggio.
E ancora una volta sotto accusa è tutta la filosofia del BoP, la quale te la fa pagare cara se hai realizzato bene il tuo progetto e ti viene incontro a braccia aperte se lo hai cannato clamorosamente. Altro che meritocrazia. Se non è demeritocrazia questa...
Quanto alle grandi rivali della Ferrari, la Toyota avrà in soldoni un 1% di potenza in più, quindi sarà un bell'andare, contando pure la cura dimagrante. La stessa Porsche, ritenuta politicamente la predestinata, non è messa male per niente e schiera il doppio di macchine delle rivali in una gara a invito, tanto per dare l'idea che certe famiglie sono più bene accette di altre, no? O mi invento pure questa?

LA VERGOGNA DELLE TERMOCOPERTE

Momento, poi c'è la faccenda delle termocoperte. Come sapete, nel mondo delle corse per combattere gli sprechi e inneggiare alla sostenibilità, ci si batte eroicamente per certi contenimenti, tra i quali il folle, titanico spreco per tenere accese le termocoperte.
Cioè, mica dicono "devolviamo i soldacci dei posti vip, i paddock club alle missioni dei francescani in Amazzonia", no, no, se la prendono con le termocoperte.
Peccato che questo voglia dire, per esempio, in piena notte, buttare ragazzi anche inesperti a bordo di prototipi a 350 all'ora a gomme fredde nella notte di Le Mans. Cioè, questa sì, una follia autorizzata. Lo scorso anno la cosa fu impedita in extremis, anche per il grido d'allarme proveniente da queste pagine, quest'anno, nada. Perché chi comanda dice che le squadre nel frattempo sono diventate più brave e sapranno gestire il problema e colmare la lacuna nei modi più opportuni. Sapete come? Volete la verità? C'è chi ha risolto tutto con la furbizia alla Arsenio Lupin, facendo giacere le gomme - in attesa d'essere montate - in ambienti appositamente e nascostamente preriscaldati. Bravi furbi. Quando andavo al liceo, c'era un tale coi genitori panettieri, il quale per evitare il compito in classe di matematica dandosi malato, andava a misurarsi la febbre al forno attiguo. Qui siamo praticamente alla stessa situazione, solo che il Wec della fioritura mondialista Hypercar dovrebbe essere un tantino più severo e attento dei genitori panettieri. Gombloddo? No, c'è solo qualcosa che non va e, peraltro, non sempre molta voglia di farlo andare.

I HAVE A DREAM

Sinceramente, ho un sogno. Quello, finalmente, di una gara in cui tutti possano esprimersi belli sbracati e sflangiati, al limite minimo di peso e a quello massimo di potenza, ciascuno in modulazione Lago Salato di Bonneville. Alla brutta, così, per vedere l'effetto che fa. Come sarebbe bello accadesse, prima o poi. Magari proprio a una Le Mans. Ma no, è solo un sogno.
Perché la filosofia bislacca della Hypercar politicizzata è quella di fare andare le complesse, studiate e costosissime LMH non più delle risparmiose, furbe e pret a porter LMDH. Come dire: facciamo un festival d'eleganza e quelle che sfilano le borse di Gucci sono equiparate alle altre che si presentano con robe che mostrano un marchio ma in realtà son fatte da altri, alla zitta. Non tarocchi, ma ci siamo capiti.

E QUINDI?

Morale della favola, per come parte e come è messa, la Ferrari non dovrà sbagliare niente ma proprio niente per dire la sua, in questa 24 Ore. Quindi non solo non potrà iniziare all'attacco, ma dovrà puntare al gioco tutto in difesa, un vero catenaccio, in attesa delle evoluzioni selettive della corsa. Poi, a dire il vero, un gancio dal cielo potrebbe anche esserci, perché il nuovo BoP è subordinato a un asterisco, che ne ammette in extremis la revisione. Così, sperando di non doverci attaccare al tram, attacchiamoci all'asterisco e attendiamo fiduciosi. Magari sperando che il parametro dei 250 Km/h del BoP di seconda fascia venga innalzato a 280 km/h. Sarebbe già qualcosa e darebbe un minimo di sprint in più alla Rossa. Anyway, divertiamoci, c'est la 24 Heures.
Viva Le Mans, abbasso la demeritocrazia. ●

PORSCHE E TOYOTA URLANO MENTRE LA FERRARI INSEGUE

GLI ULTIMISSIMI TEST PRIMA DELLE CALDA SETTIMANA DELLA SARTHE VEDONO LE GRANDI RIVALI DELLA ROSSA IN CIMA ALLA LISTA DEI TEMPI. ALMENO PER ORA...

DIEGO FUNDARÒ



ANTIPASTO CON LA ROSSA IN DIFESA
I tempi fatti registrare prima dell'inizio dell'intensa settimana di Le Mans dicono per ora Porsche e Toyota, con la Rossa che per ora gioca in difesa...



Porsche alza la voce, Toyota risponde, Ferrari insegue. In sintesi, è così che si è concluso il tradizionale test day della 24 Ore di Le Mans, andato in scena la scorsa domenica, che vede Porsche e Toyota in cima alla lista dei tempi e Ferrari al momento in ritardo, su di un tracciato che esalta al massimo le sue caratteristiche, come si era visto lo scorso anno con la vittoria alla 24 Ore del Centenario. Che per le Ferrari sarebbe stata dura era già chiaro fin dopo l'ultimo aggiustamento di B.o.P. ed il tempone segnato dalla Porsche di Estre attualmente lascia poco margine di replica alle Rosse, visto che il 3'26"907 del francese è di oltre 1" migliore del crono di Molina (3'28"014), che posiziona la 499P solo al quinto posto, dietro alle tre Porsche ufficiali ed alla Toyota di Hartley. Certo, quanto si è visto finora è solo il primo riscontro e davanti vi è ancora tanto tempo per recuperare, sia dal punto di vista prestazionale, che nel trarre il massimo rendimento delle tre mescole di gomme rese disponibili da Michelin; morbide (riconoscibili dalla banda bianca), medio (gialla) o dure (rossa), a seconda delle condizioni di temperatura dell'asfalto.
I riscontri cronometrici del test day sono stati immediatamente significativi, con la Toyota di Kobayashi subito in cima alla lista dei tempi, prima ed unica al mattino a scendere sotto il muro del 3'29", con un 3'28"467 che ha indicato chiaramente quanto, tra sviluppi e Balance of Performance, sia stato l'incremento prestazionale registrato dalla GR010 Hybrid rispetto allo scorso anno, quando al test day non si avvicinò 3'29"504 della Ferrari di Giovinazzi, allora miglior tempo assoluto di giornata, di oltre 1" superiore a quello segnato da Koba già a metà lavoro. Le prime tre ore sono così state archiviate con la Toyota #7 in cima alla lista dei tempi, seguita dalla Porsche di Estre (3'29"205) e dalle sorprendenti BMW di Frijns (3'29"433) e Lamborghini di Bortolotti (3'29"639), con la prima delle Ferrari solo quinta con Kubica e staccata di 1"265, mentre le due 499P ufficiali non sono scese sotto i 3'30" e con una preoccupante velocità massima plafonata a 336 km/h, contro gli oltre 342 raggiunti dalla Toyota di Kobayashi. Ma questo è stato solo il prologo di quanto si è visto nel pomeriggio, quando la temperatura dell'asfalto è salita oltre i 35°C e la pista ha iniziato a gommarsi, permettendo un notevole abbassamento dei tempi. La Porsche di Estre è infatti stata immediatamente capace di staccare un fantastico 3'26"907 al secondo giro lanciato, subito imitata dalla Toyota di Hartley, in scia con 3'27"615 e dall'altra 963 Penske di Christensen, terza con 3'27"773. Così come al mattino, inizialmente anche nel primo pomeriggio la 499P di AF Corse è stata più veloce delle ufficiali, ma solo quarta con il 3'28"243 segnato da Yifei Ye, a oltre 1"3 dalla Porsche #6. Le ultime due ore di test sono poi passate attraverso la conferma della BMW, capace ancora con Frijns di fare meglio della Ferrari di Ye, con un ottimo 3'28"072. A metà sessione si è quindi affacciata tra i primi anche la terza delle Porsche Penske, con Tandy capace di segnare il secondo miglior tempo in 3'27"356, appena prima di lasciare il volante al compagno Nasr. Ad inizio dell'ultima ora sono poi arrivati i tempi di Molina e Kvyat, che con 3'28"222 ha permesso alla Lamborghini di posizionasi 7°, alle spalle della BMW. Un ottimo livello prestazionale questo mostrato dalla SC63, confermato dal 3'29"750 segnato all'inizio della sessione pomeridiana da Matteo Cairoli, in linea col tempo del mattino di Bortolotti. Riscontri che fanno ben sperare in casa Iron Lynx in vista della 24 Ore.

PIN E CONWAY COSTRETTI AL FORFAIT

Al test day ed alla 24 Ore non hanno purtroppo preso parte Doriane Pin e Mike Conway, entrambi infortunati e costretti a rinunciare anche alla 24 Ore. L'inglese si è visto costretto al forfait proprio all'ultimo minuto, nella giornata di giovedì 6, quando in una caduta durante un allenamento in bicicletta, si è fratturato una clavicola e delle costole. Al suo posto è così stato richiamato sulla Toyota #7 Josè Maria Lopez, già vincitore con Conway e Kobayashi della 24 Ore del 2021 con la medesima GR010 Hybrid e fino allo scorso anno titolare, prima di lasciare il suo posto a Nick De Vries e dedicarsi al programma Lexus GT3. Il team Akkodis ASP si è così affidato al pilota ufficiale in IMSA Jack Hawksworth, arrivato con un volo last minute da Mid Ohio per rimpiazzare Lopez sulla RC F #86. Vittima di un infortunio simile, anche Doriane Pin ha dovuto rinunciare per una frattura alle costole, causata dall'incidente avuto a Spa durante la gara di Campionato Europeo di Formula Renault by Alpine di fine maggio scorso. La promettente francese ha lasciato così il volante della Huracan #85 a Rahel Frey, anche lei titolare di lunga data delle Iron Dames e ora al via della 24 Ore con una Lamborghini, dopo le esperienze precedenti con Ford, Ferrari e Porsche. ●



MARIO DONNINI

BUON SESSANTESIMO CARO JEAN ALESI!

IL SICULO-AVIGNONESE, TRA I PILOTI SIMBOLO DELLA F.1 ANNI '90 E SEMPRE AMATISSIMO DAI TIFOSI DELLA FERRARI, VARCA IL FATIDICO TRAGUARDO DEI 60 ANNI. SEMPRE IMPEGNATISSIMO NELLA GESTIONE DEL RICARD E COME AMBASSADOR DEL CIRCUS, ECCOLO TRACCIARE UN BILANCIO DI UNA CARRIERA INTENSA, SVELANDO TANTI PARTICOLARI DEI SUOI ANNI DI CORSE, SENZA TRASCURARE UN'ANALISI DEL PRESENTE

IL GP DEL CANADA CADE PUNTUALMENTE VICINO O COINCIDENTE COL COMPLEANNO DI JEAN ALESI, CHE SI FESTEGGIA L'11 GIUGNO. NON A CASO QUANDO IL PILOTA DELLA FERRARI NEL 1995 COLSE LA SUA PRIMA VITTORIA IN F.1, EBBE ANCHE IL PIACERE DI SPEGNERE TRENTUNO CANDELINE DELLA TORTA, MENTRE STAVOLTA I SUOI 60 ANNI D'ETÀ ARRIVANO IL MARTEDÌ DOPO LA GARA, PROPRIO MENTRE QUESTO NUMERO DI AS ARRIVA NELLE EDICOLE...





QUEL COMPLEANNO IN CANADA ANCORA PIÙ MEMORABILE

Scene da un trionfo targato Gp Canada 1995. A destra, Jean in azione con la Ferrari, a Montrèal, mentre, sopra, viene riportato in pit-lane dalla Benetton di Schumi che gli dà un passaggio subito dopo il trionfo. In alto a destra, la festa del podio

Jean Alesi compie 60 anni martedì 11 giugno, proprio mentre questo numero di Autosprint arriva nelle edicole. Duecentouno Gp disputati, trentadue volte sul podio, una gara vinta, in Canada 1995, guidando l'amore della sua vita, la Ferrari, in una carriera in cui ha dato tutto e, forse, avrebbe meritato di più. Ma questa è un'opinione di chi scrive, visto che Jean, a parlarci, è un uomo felice e sereno. Uno che sorride alla vita dopo che la vita da sempre sorride a lui. E questa è l'occasione buona per farci spiegare tanti perché, compreso questo.

- Mentre si correva in Canada, ti preparavi al sessantesimo compleanno e l'anno prossimo sarà il trentesimo del tuo trionfo in quel Gp a Montrèal edizione 1995, quando, finalmente, tutto girò per il verso giusto.

«Sai, il proprietario della Ferrari con cui ho vinto quella gara mi ha detto che la sta rimettendo a posto per festeggiare al momento opportuno l'anniversario, con me alla guida, il prossimo anno. Quindi di feste ce ne saranno diverse, da qui a quel momento».

- Non a caso nel 1995 hai vinto nel giorno del tuo compleanno, in una gara in cui era destino che fossi tu il vincitore finale. La tempesta perfetta.

«Vero, fu il più bel compleanno della mia vita. Un giorno pieno di emozione e passione. Una cosa unica».

- Sei arrivato sedici volte secondo e una volta primo. In un'era in cui si rompeva spesso, per sedici volte chi era davanti a te non s'è fermato mai. Strano. Credi nella fortuna e nella sfortuna?

«La fortuna non è stata mai una cosa che mi è interessata o a cui ho dato molto o troppo valore. Sì, è vero, sono superstizioso, ma non credo nella malasorte. Per esempio, ho corso in un'era in cui si moriva ancora, dati alla mano, purtroppo. E io ne sono uscito illeso, senza problemi. Ecco, per questo mi sento baciato dalla buonasorte. Sono queste le cose che fanno la differenza, nella vita. Quindi non posso e non devo lamentarmi. Per il resto la fortuna ce l'hai quando vai al casinò, giochi e vinci. Sennò nel nostro mestiere non c'è sfortuna. La carriera l'ho spesa bene e la mia permanenza alla Ferrari me la sono goduta, anche se ci sono state cose difficili da accettare».

- Tipo?

«Tipo quando a metà Anni '90 ho perso due edizioni del Gp d'Italia a Monza quando stavo per vincerle e mi sono capitati guai tecnici o casi fortuiti che mi hanno messo fuori gara. Roba dura, che ti fa stare male, ma sono ripartito come prima, sono andato avanti».

- Sei capitato in una Ferrari che vinceva di rado e soffriva molto, ma è anche vero che le sei rimasto fedele, hai preferito restarci anziché andare altrove per trovare monoposto vincenti. In questo i tifosi ti hanno capito e ti amano ancora.

«Cosa devo aggiungere, hai detto la verità. Ho scelto la Ferrari, che è stata la mia vita, il mio destino. E anche oggi mi emoziono e piango, sì, piango, quando vedo Sainz vincere in Australia o Leclerc trionfare a casa sua. Mi partono le lacrime perché la Ferrari rimarrà per sempre casa mia, la mia famiglia».

→



- Montrèal oltre a essere il tuo circuito fatato è anche quello che coincide spesso col tuo compleanno. Come lo giudichi?

«È un tracciato storico, legato per sempre alla Ferrari grazie alla gesta di Gilles Villeneuve e ormai ha il suo posto nel Gotha della F.1 come Monza, Monte Carlo e Imola, ovvero tracciati di casa, per la Rossa. Come pista, per la F.1 attuale è stretta e presenta rettilinei lunghi. Tanto che quando vinsi, l'anno dopo della disgrazia di Senna a Imola, avevano spezzato un rettifilo tramite una chicane posticcia. Adesso per tenerla al passo dei tempi avrebbe bisogno di due o tre modifiche, ma ormai fa parte della storia dei Gp e merita il suo bel posto in calendario. In fondo è un tracciato cittadino, in cui gli appassionati prendono la metro per andare a vedere il Gp».

- Torniamo a te. Hai vinto un solo Gp in carriera ma di gare memorabili ne hai disputate tante. A quale sei più affezionato?

«Ho vissuto tanti momenti belli e citarne uno sugli altri forse sarebbe ingiusto. Certo, al debutto con la Tyrrell, in Francia 1989, andai subito alla grande, quindi quella fu una svolta decisiva. Anche a Monza ho disputato gare sempre eccezionali, mentre a Monte Carlo '90 sono giunto secondo dietro a Senna quando Ayrton là era imbattibile. E di Phoenix '90 ne vogliamo parlare?».

- Il tuo tentato controsorpasso a Senna è una delle mosse più belle della F.1 moderna, sappilo.

«Ahahah, dai, ti racconto come nacque. Mi aveva raggiunto e mi puntava, sapevo dove



avrebbe tentato il sorpasso, così preparai per contromossa una staccatona per farlo rimanere male. Così feci e lui, infatti, per passarmi fu costretto ad andare lungo, avendo qualche difficoltà nella riaccelerazione. Fu lì che piazzai il tentativo di controsorpasso che fece rimanere in tanti a bocca aperta... Semplicemente, avevo preparato quel momento, cogliendo Ayrton di sorpresa».

- Ti sei ritirato dalla F.1 a trentasette anni, senza vivere un reale declino. In fondo ne avevi ancora...

«Sì, ma avevo promesso a me stesso che mi sarei fermato per tempo, evitando di diventare patetico e questo ho fatto. In realtà dopo la Jordan non c'erano più monoposto adeguate a me e allora tanto valeva chiudere nel momento giusto, con i Gp. Così è andata e, credimi, non ho rimpianti».



DUECENTOUNO GP F.1 DAL 1989 AL 2001 PIÙ QUELLA INDY 2012
A lato, Jean Alesi sul palco d'onore del Gp di Monaco 1990, quando fu secondo con la Tyrrell, tra le McLaren-Honda di Berger e del vincitore Senna. In alto sinistra, eccolo aggiudicarsi il Gp del Canada 1995 con la Ferrari. Sopra, è invece nel ruolo di F.1 Ambassador alla consegna del ruotino Pirelli che premia il polerman "cannibale" Max Verstappen. In basso, è al suo ultimo coraggioso hurrà, agonistico, a Indy 2012, a 48 anni d'età, con la Dallara dotata del motore Judd, purtroppo assolutamente non competitivo

- Veramente, dopo il ritiro dalla F.1 nel 2001, nel 2012 sei tornato in monoposto per una clamorosa partecipazione alla Indy 500.
«Svelo come nacque il tutto. Avevo provato virtualmente lo Speedway al simulatore della Dallara e i riscontri erano molto buoni, tanto da decidere di passare ai fatti. Così mi ritrovo al rookie test e nella prima fase devo girare a 200 miglia andando in pieno nella Curva 2 e nella Curva 4. Okay, ci riesco. Quindi nella seconda fase mi chiedono di andare in pieno nella 1, nella 2 e nella 3 passando a 210 miglia, ma io gli dico che è impossibile, perché io già ci sono passato in pieno, in quelle curve. Semplicemente, il mio motore Judd più di quello non va. Sono già al massimo, con l'acceleratore sempre schiacciato sul fondo. Così per farmi andare avanti mi consentono un overboost più alto del regolamento, ma poi, per le qualifiche e la gara, tutto torna alla posizione dell'inizio del Rookie test. Quindi, niente da fare... Comunque, a parte il motore che proprio non andava e non ci potevo fare niente, la sensazione di sfrecciare a Indy a tutta mi ha dato un grande godimento, il bello di un'esperienza che mi mancava».
- Qual è il pilota più forte che hai affrontato in F.1?



«Il più forte resta Ayrton Senna, il più misterioso Alain Prost, perché lui a vederlo non sembrava mai al limite, ma poi nei riscontri dei tempi era spaventoso. Anche Mansell, Piquet e Rosberg erano molto veloci, ma nessuno possedeva la purezza assoluta di guida di Ayrton».
- La pista più bella di tutte?
«Direi Suzuka, perché è e resta così diversa da tutte le altre».
- Qual è la cosa che ti rende più orgoglioso?
«Quella d'essere riuscito a ottenere l'affetto imperituro dei tifosi ferraristi. Sai, ho ricevuto la Legion d'Onore da Chirac, le chiavi della Città di Avignone, il Casco d'Oro da voi di Autosprint, però niente è bello e dolce come l'essere fermato per strada dagli appassionati della Rossa, scoprendo che gli sono ancora nel cuore, tanti anni dopo. Questa è la sorpresa più preziosa, più romantica della mia vita di pilota e di uomo di corse neo60enne».
- Per chi tifi, ora?
«Charles e Carlos li adoro. E lo spagnolo si sta comportando meravigliosamente, malgrado la squadra non l'abbia confermato. Sai, quanto a Charles, era nella Academy Ferrari nei tempi in cui militava anche il mio baby Giuliano e anche a lui voglio bene come se fosse mio figlio. Ecco, viva Charles e Carlos, in più tra quelli che corrono mi fanno godere solo a vederli anche Alonso e Hamilton».
- Kimi Antonelli ti piace?
«Molto. Gli auguro il meglio. Forse i tanti test F.1 gli stanno facendo andare la testa altrove e infatti in F.2 non è ancora al top e della testa un pilota ha sempre bisogno. Spero non abbiano esagerato nel fargli anticipare le tappe, ma di talento di sicuro Kimi ne ha tanto».
- Qual è, se c'è, il punto debole sopravvenuto della Red Bull?
«Uno solo e semplice: la perdita di Newey».
- C'è qualcosa che vuoi dire, nel giorno del tuo compleanno?
«Sì, qui e ora ed è un grazie ad Autosprint, perché mi ha appoggiato sempre e da sempre, in un periodo in cui non c'erano i social e avere una fans base sicura e affidabile come quella vostra mi ha aiutato immensamente. Grazie, amici miei».
- Grazie a te, Jean, buon compleanno e complimenti per quello che Giuliano sta facendo in Giappone, tenendo alta la Alesi Dynasty.
«Mi sta facendo impazzire. Di recente ha vinto la 24 Ore del Fuji e poi una gara Gt500. Sono supercontento di lui, la Toyota lo stima e ne sono molto orgoglioso. Per me, adesso, lui è la soddisfazione più bella». ●


SARDEGNA
WRC
RALLY ITALIA
Forestas
HYUNDAI
Shell

HYUNDAI PUNTELLA LA LEADERSHIP

Con la vittoria ottenuta da Tanak e la terza piazza artigliata da Sordo nel Rally Italia-Sardegna la Hyundai puntella la leadership nel Mondiale Costruttori ed è ora pronta a giocarsi tutto nei prossimi round del Mondiale Rally a iniziare da fine giugno in Polonia

HYUNDAI-TOYOTA SFIDA SUL FILO DEL RASOIO

LA CASA COREANA AL TOP CON UN PACCHETTO PILOTI-VETTURA-TECNICI DI ALTISSIMO LIVELLO, QUELLA GIAPPONESE ALLE PRESE CON LE BIZZE DI ROVANPERA E CON IL SOLO OGIER CHE FA LA DIFFERENZA. IL CONFRONTO, ADESSO, ENTRA IN UNA FASE DAVVERO CALDA. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

MARCO GIORDO

Il mondiale che si appresta ad affrontare in Polonia il suo giro di boa, è tornato a casa dalla Sardegna con la conferma che oggi solo Ogier è l'unico pilota davvero "consistent" nel team Toyota. Il driver transalpino è stato infatti sinora l'unico in grado di contrastare la corazzata, che i rivali coreani mettono in campo ad ogni gara, permettendo anche alla squadra giapponese di restare in lizza nella lotta per il titolo costruttori. Quello ottenuto ad Alghero è stato però il settimo successo nelle ultime nove edizioni del Rally Italia Sardegna della Hyundai i20, insomma l'isola dei quattro mori si è confermata il regno della i20 che sugli sterrati isolani, ha vinto con tre generazioni diverse di vetture, la Wrc nel 2016 con Neuville, la Wrc Plus con Neuville nel 2018 e Sordo nel 2019 e 2020, e la Rally 1 nel 2023 con Neuville e nel 2022 e 2024 con Tanak. Ma la Sardegna è stato anche il terzo successo stagionale sfiorato, per soli due decimi, dal team capitanato da Jari-Matti Latvala, un chiaro segnale che la squadra giapponese ha una vettura top, mancano però le prestazioni assolute dei suoi piloti. Eccetto Ogier gli altri sono non pervenuti, le loro performance sono state sino ad adesso, e siamo al giro di boa della stagione, al di sotto delle aspettative. Ecco perché fanno riflettere le parole dette da Latvala a fine gara. «*Devo dire che Séb meritava questa vittoria* – ha evidenziato all'arrivo ad Alghero il boss della squadra nipponica – *adesso però pensiamo a girare pagina. Ogier ci sarà in Polonia, Rovanpera invece lo vedremo in Finlandia, per la Lettonia invece stiamo ancora pensando a cosa fare, non abbiamo ancora definito chi correrà*». E manca meno di una settimana alla chiusura delle iscrizioni prevista lunedì 17. Insomma a Toyota City sembrano stanchi dell'atteggiamento di Rovanpera, che pare quasi stia davvero "giocando" per quanto il suo apporto si è rivelato inconsistente in questa stagione. Da qui l'idea anche di iniziare a valorizzare la giovane promessa finlandese Sami Pajari, che esordirà sulla Yaris Rally 1 in Lettonia.Tra l'altro in Finlandia gira un rumor secondo il quale Kalle abbia chiesto di avere un anno sabbatico nel 2025. A pensarci bene, sarà un'idea realmente sua o del suo manager Timo Jouhki per trattare al rialzo e incassare più soldi dalla Toyota? Vedremo, il dubbio ci sta. Ecco perché oltre che in Polonia a Mikolajki, Ogier potrebbe cambiare programma e fare tutto il campionato ed esserci anche in Lettonia a Liepaja mentre a Jyvaskyla ci sarà sicuramente, come confermato dal fatto che la Toyota gli farà fare i test pre Finlandia, dove al via ci saranno ben 4 Yaris Rally 1, così come in Lettonia. Un chiaro segnale che visto il mondiale poco incisivo di Evans, nel quartier generale di Jyvska si sta decidendo di puntare tutte le fiches su Ogier per arrivare al titolo marche, e/o magari anche a quello piloti. Nel frattempo c'è da dire che se la Hyundai ha fatto bene sulla terra, un po' meno

bravo è stato Neuville autore di un errore incredibile e se vogliamo anche stupido. Il belga poi si è riscattato la domenica ed è comunque rimasto in testa al mondiale anche se il suo distacco su Evans e Tanak è ora di soli 18 punti con Ogier quarto staccato di 30, e quindi anche lui in piena bagarre. Tra le marche guida la Hyundai con 13 punti sulla Toyota, un margine esiguo però il chiaro segnale della forza quest'anno della squadra coreana, che obbiettivamente ha un passo vincente. L'arrivo di FX Démaison e la promozione di Loriaux hanno dato i loro frutti, i due tecnici hanno infatti sviluppato al massimo la i20 ibrida e i risultati si vedono, sono inconfutabili. Tra due settimane si torna a correre in Polonia, nella regione dei Laghi Masuri ci sarà l'80a edizione del Rajd Polski, una gara che manca nel mondiale dal 2017 quando vinse Neuville. Oltre ad Ogier ci saranno al via un totale di 44 equipaggi, e per la Hyundai il terzo pilota sarà Andreas Mikkelsen, che lì vinse la sua prima gara iridata con la Volkswagen Polo nel 2016, beffando Tanak che aveva forato nella penultima speciale, ed aveva chiuso secondo in lacrime la sua gara sulla Ford Fiesta, consolato all'arrivo dal suo amico Ogier. ●

OGIER UNICA VERA PUNTA DELLA TOYOTA
Sebastien Ogier, secondo in Sardegna dopo una foratura nel corso dell'ultima ps quando era al comando, potrebbe partecipare a tutte le restanti gare del Mondiale per assicurare alla Toyota un rivale tostissimo da opporre alla Hyundai



LA BOZZA DEL WRC 2026	
Montecarlo	gennaio
Svezia	febbraio
Kenya	marzo
Canarie	aprile
Portogallo	maggio
Italia Sardegna	giugno ?
USA	giugno (data da confermare)
Estonia	luglio
Finlandia	agosto
Grecia	settembre ?
Cile	settembre
Argentina o Paraguay	ottobre
Central Europe Rally	ottobre
Giappone	inizio novembre
Arabia Saudita	fine novembre

L'ITALIA RISCHIA DI USCIRE NEL 2026

CORSA AL RINNOVO PER LA FIRMA CON IL PROMOTER WRC

Ad Alghero il CEO della Wrc Promoter Jona Siebel ha ufficializzato l'ingresso nel calendario del mondiale dell'Arabia Saudita a partire dal 2025 per ben 10 anni, firmando il relativo contratto davanti a fotografi, cameraman e giornalisti con il Principe Khalid Bin Sultan Al Abdullah Al-Faisal, Presidente della Saudi Motorsport Company. Quella saudita sarà la 14a gara in calendario il prossimo anno, in cui la Sardegna ci sarà, con la gara che per il principio della rotazione sarà ospitata ad Olbia. Andando ad esaminare con attenzione il calendario dell'anno prossimo i giochi sembrano fatti, ci sarà infatti l'ingresso delle Canarie, quasi sicuramente al posto della Croazia, poi quello di una gara sudamericana da scegliersi tra Argentina e Paraguay che prenderà il posto della Polonia, e poi l'Estonia sostituirà la Lettonia. Ma attenzione perché nel 2026 è previsto l'ingresso degli USA, negli States si svolgerà una prova iridata a Chatanooga nel Tennessee, e quindi qualcuno uscirà per forza dal calendario. Ma lo slot disponibile resta solo uno tra Italia, Grecia e qualche altro pretendente, perché gli altri hanno già firmato o stanno per farlo, vale a dire Montecarlo, Svezia, Kenya, Canarie, Portogallo, Estonia, Finlandia, Cile, Argentina o Paraguay, Central Europe, Giappone, Arabia Saudita. Ecco perché bisogna attivarsi per firmare quanto prima possibile il rinnovo con la WRC Promoter. Occorre quindi sbrigarsi nel definire gli accordi tra la Regione Sardegna e l'ACI per proseguire per un altro triennio, dal 2026 al 2028, l'avventura tricolore nel mondiale rally. C'è la volontà di tutti, del Presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani, da sempre grande estimatore degli sterrati sardi, della WRC Promoter che ha sempre tenuto in considerazione l'Italia e la Sardegna, e del Governatore Alessandra Todde che ha manifestato il suo appoggio alla gara salendo anche in macchina a Ittiri durante lo shakedown ed incontrando poi ad Alghero i vertici di ACI e del Promoter. La Todde ha anche dichiarato di essere una grande appassionata di rally e ribadito che questa manifestazione è tra gli eventi sportivi davvero un plus per diffondere l'immagine della Sardegna nel mondo. La Presidente della Sardegna si è anche intrattenuta a lungo al parco assistenza con il Presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani, con il Presidente di ACI Sport e di AC Sassari Giulio Pes di San Vittorio e con il CEO della Wrc Promoter Jona Siebel a cui ha confermato l'interesse della Regione Sardegna per proseguire l'avventura nel calendario del campionato del mondo dopo il 2025. Bisognerà fare in fretta però nonostante le assicurazioni della WRC Promoter, che non perde occasione di ricordare quanto l'Italia ha fatto per i rally in tempo di Covid. I soldi, come sappiamo, fanno infatti diventare la memoria corta, visti i tanti paesi che premono per entrare in calendario, come hanno fatto Arabia e Usa, come cerca di fare il Paraguay e si parla anche di un forte interesse della Cina. ●

CAMARA CON VISTA SUL TETTO DELLA SERIE

CON UNA VITTORIA E UN SECONDO POSTO PROSEGUE LA STRISCIA VINCENTE DEL BRASILIANO. GARA-1 A TAPONEN

ANTONIO CARUCCIO



Rafael Camara allunga in vetta alla classifica della Formula Regional European Championship by Alpine. Il brasiliano si è portato a casa quattro delle sei gare disputate fin qui ed anche a Zandvoort ha messo la firma su gara-2, dopo una splendida pole in qualifica. 136 punti e due secondi posti come peggior risultato sono il miglior avvio di sempre in FRECA e vedono il portacolori del Ferrari Driver Academy aver doppiato il primo degli inseguitori in classifica. Che non deve sorprendere essere il suo compagno in seno alla filiera giovani di Maranello, che evidentemente ci ha visto giusto con i campioni del domani. Lascia l'Olanda con 63 punti Tuukka Taponen, che in gara-1 si è aggiudicato la sua prima vittoria, scalando la classifica di campionato. Una vittoria arrivata in una gara tormentata dal maltempo, grazie ad un errore di James Wharton, che scattava dalla pole, ma che è finito in testacoda dalla Tarzan ed è stato penalizzato dalla direzione gara per essere rientrato in pista in maniera troppo garibaldina. L'australiano di Prema poi non ha avuto fortuna in gara-2, quando è stato speronato da Ivan Domingues, finendo in testacoda e riparten-



PRIMO PODIO PER BADOER
Primo podio in Formula Regional per Brando Badoer, sopra, finito alle spalle del leader del campionato Camara nell'altra pagina. Sotto a destra, Bedrin

do dall'ultima posizione. Due terzi posti proiettano Alessandro Giusti nella stessa piazza anche nella classifica generale di campionato. Il francese dopo il quarto posto domenicale a Spa si è migliorato sia con la pioggia del sabato che nella gara-2 di domenica, andando a precedere Camara e Brando Badoer. Proprio l'italiano, che da Hockenheim è il migliore alfiere del Bel Paese in classifica, si è portato al quarto posto della generale, ed ha costruito la sua domenica sin dalle qualifiche. Più veloce nel gruppo B, ha dovuto prendere il via dalla casella sporca della prima fila, ma si è ben difeso da Giusti sia al via, che nelle ultime battute di gara, quando le gomme del pilota di casa ART rendevano meglio della sua VAR. "Sono molto felice di finire sul podio, il mio primo podio in FRECA, l'abbiamo ottenuto in modo perfetto, una bella gara molto dura e tirata. È servito spingere al limite dal primo all'ultimo giro perché avevamo pressione alle spalle, però portare a casa un podio nella gara di casa del mio team è bello, sono contento sia per me che per loro" le parole dell'ex-pilota di Formula 1. Motivo di orgoglio per ACI Sport, organizzatore e promotore della serie, la presenza di quattro piloti in programmi giovani nelle prime posizioni di campionato: Camara e Taponen con FDA, Giusti con Williams e Badoer con McLaren. Trasferta difficile per Enzo Deligny, portacolori del programma Red Bull e per la prima volta in gara-2 fuori dalla zona punti, mentre ha preso un punticino al rientro nella categoria Nikita Bedrin, nono la domenica. Fine settimana complicato per gli altri italiani con Matteo De Paolo ritirato in entrambe le corse, Valerio Rinicella scivolato a fondo gruppo per un contatto in gara-2 e con un 16° e 19° posto come miglior risultato rispettivamente per Nico Lacorte e Giovanni Maschio. ●

CLASSIFICHE

Zandvoort (NL) 8-9 giugno

Gara-1: 1. Tuukka Taponen (R-Ace) 13 giri in 31'59"692 alle media di 106,2km/h; 2. Rafael Camara (Prema) 0"285; 3. Alessandro Giusti (ART) a 1"610; 4. Pedro Clerot (VAR) a 2"731; 5. Evan Giltaire (ART) a 3"737; 6. Enzo Deligny (R-Ace) a 3"822; 7. Ivan Domingues (VAR) a 4"489; 8. Zachary David (R-Ace) a 5"131; 9. Enzo Peugeot (Sainteloc) a 5"521; 10. Brando Badoer (VAR) a 5"902; 11. Nikita Bedrin (MP) a 7"142; 12. Kanato Le (G4) a 7"419; 13. James Wharton (Prema) a 7"970; 14. Noah Stromsted (RPM) a 8"372; 15. Nikhil Bhora (MP) a 9"539; 16. John Bennet (KIC) a 9"965; 17. Theophile Nael (Sainteloc) a 10"177; 18. Nico Lacorte (Trident) a 11"182; 19. Giovanni Maschio (RPM) a 11"699; 20. Jesse Carrasquedo (G4) a 13"358; 21. Romain Andriolo (G4) a 13"602; 22. Edgar Pierre (RPM) a 14"483; 23. Hoang Dat Sower (KIC) a 15"361; 24. Marta Garcia (Iron Dames) a 16"434; 25. Liu Ruiqui (Trident) a 16"523; 26. Nandhavud Bhirombhakdi (KIC) a 17"841; 27. Lena Buhler (ART) 21"673; 28. Ugo Ugochukwu (Prema) a 22"262; 29. Yaroslav Veselaho (ART) a 31"492.

Giro veloce: Rafael Camara 1'42"493 alla media di 149,5km/h

Gara-2: 1. Rafael Camara (Prema) 20 giri in 32'20"944 alla media di 157,9 km/h; 2. Brando Baoder (VAR) a 2"109; 3. Alessandro Giusti (ART) a 2"421; 4. Noah Stromsted (RPM) a 14"095; 5. Pedro Clerot (VAR) a 14"779; 6. Tuukka Taponen (R-ACE) a 15"643; 7. Ivan Domingues (VAR) a 16"167; 8. Enzo Peugeot (Sainteloc) 16"835; 9. Nikita Bedrin (MP) a 17"900; 10. Ugo Ugochukwu (Prema) a 18"594; 11. Evan Giltaire (ART) a 18"732; 12. Enzo Deligny (R-Ace) a 19"879; 13. Theophile Nael (Sainteloc) a 20"184; 14. James Wharton (Prema) a 21"292; 15. Kanato Le (G4) a 23"097; 16. Nico Lacorte (Trident) a 24"758; 17. Edgar Pierre (RPM) a 29"873; 18. Zachary David (R-Ace) a 30"339; 19. Nikhil Bohra (MP) a 32"095; 20. Jesse Carrasquedo (G4) a 32"383; 21. Giovanni Maschio (RPM) a 33"045; 22. Marta Garcia (Iron Dames) a 33"944; 23. Liu Ruiqui (Trident) a 36"530; 24. Hoang Dat Sower (KIC) a 38"859; 25. Nandhavud Bhirombhakdi (KIC) a 37"594; 26. Lena Buhler (ART) a 39"260; 27. Valerio Rinicella (MP) a 39"862; 28. Yaroslav Veselaho (ART) a 44"553.

Giro Veloce: Rafael Camara in 1'32"536 alla media di 166,6 km/h.

Il campionato

1. Camara 136 punti; 2. Taponen 63; 3. Giusti 52; 4. Baoder 46; 5. Giltaire 43; 6. Stromsted 42; 7. Domingues 37; 8. Wharton & Clerot 30; 10. Deligny 27.

ASSENZE E RITORNI

PILOTI CHE VANNO E PILOTI CHE TORNANO NEL CAMPIONATO. ANDIAMO A SCOPRIRE CHI SONO



Assenze e ritorni nel terzo appuntamento della stagione 2024. A Zandvoort è tornato in azione Nikita Bedrin, che aveva saltato il round di Spa-Francorchamps per la concomitanza della Formula 3 a Monaco. Bennet invece ha sostituito Toparis in seno al KIC. Sono invece mancati due protagonisti attesi della serie: Roman Bilinski e Dorian Pin. L'anglo-polacco, reduce dalla pole position e dal podio in Belgio, è rimasto in Italia dove è ricoverato, fuori pericolo, in ospedale a Legnano a seguito di un incidente stradale subito pochi giorni prima di partire per l'Olanda. La Pin invece, che aveva già saltato gara-2 a Spa per i postumi di una forma influenzale, a seguito di approfondite analisi ha riportato la frattura di una costola, dovendo saltare non solo Zandvoort, dove corre con Iron Dames, ma anche la 24 Ore di Le Mans dove era attesa. Ad entrambi è andato l'abbraccio del paddock della Formula Regional European Endurance by Alpine, con la speranza che si possano rimettere in fretta verso una fase centrale di stagione che in quattro settimane vedrà la disputa di ben sei gare suddivise in tre appuntamenti: 22-23 giugno Hungaroring, 13-14 luglio Le Castellet e 20-21 luglio Mugello. ●

VOLT-HONDA CHE SCOSSA!

CLASSIFICA CONGELATA NELLA PRIMA SFIDA DOPO LA VITTORIA DI TAVANO FINITA A TAVOLINO NELLA MANI DI BALDAN. IN GARA-2 SUCCESSO DI RUBEN

DARIO LUCCHESE

PERGUSA - Mini rivoluzione nel Tcr Italy, che a Pergusa ha visto Salvatore Tavano balzare in testa alla classifica del campionato. Sulla sua pista di casa il siciliano è stato l'unico in qualifica a scendere sotto il tetto di 1'39", piazzando per la prima volta in pole la nuovissima Cupra Leon Tcr VZ che ha debuttato nel primo appuntamento di Misano. Pole che al pilota della Scuderia del Girasole mancava dal 3 giugno 2022, dal momento che lo scorso anno ha corso nel Gt italiano. Poi Tavano ha vinto gara 1, dominando. Un successo che dopo l'arrivo gli è stato tolto da una penalità di cinque secondi inflittagli perché alla ripartenza, dopo un'ultima safety car, è andato largo sulla ghiaia all'uscita della curva che immette sul rettilineo, rallentando eccessivamente il gruppo. Provvedimento che è stata appellato dal suo team, rendendo il risultato sub iudice e consegnando la vittoria a Nicola Baldan, a sua volta perfetto con la Audi Rs3 Lms dell'Aikoa Racing. «*Non discutiamo la decisione sulla manovra*, - ha spiegato Tarcisio Bernasconi, numero uno della Scuderia del Girasole - *ma la penalità in tempo che non è prevista da alcuna parte nella normativa*». Insomma, tutto congelato. Certo è viceversa il successo ottenuto con la Honda Civic della Alm Motorsport in gara 2 da Ruben Volt, appena una settimana prima vittorioso anche nel Tcr Europe al Salzburgring; secondo in questa occasione Tavano che, a conti fatti, in un caso (la penalizzazione di gara 1 che lo ha retrocesso quarto) o nell'altro adesso è il nuovo leader della serie succedendo ad Alex Ley. L'inglese, che aveva inaugurato la stagione portando subito in trionfo la Hyundai Elantra della Target, è stato protagonista di un week-end "no", concluso con un doppio zero. Tanta sfortuna in gara 2 per lo stesso Baldan, che mentre occupava la seconda posizione è stato costretto a rallentare di colpo, fermandosi con un principio d'incendio sulla sua vettura, ma non prima di venire tamponato dall'incolpevole Junesung Park. Bene anche Michele Imberti (Elantra), in gara 1 a sua volta punito per un sorpasso ai danni di Nicolas Taylor, scivolando dal terzo al quinto posto. Nella seconda gara l'italiano della Kombat Motorsport si è però rifatto finendo alle spalle di Volt e Ta-



CLASSIFICHE

Tcr Italy sequenziale

Gara 1 (sub iudice): 1. Baldan (Audi Rs3 Lms) 16 giri in 31'15"170, alla media di 152,050 km/h; 2. Taylor (Audi Rs3 Lms) a 1"070; 3. Volt (Honda Civic FL5) a 2"778; 4. Tavano (Cupra Leon Tcr VZ) a 3"849; 5. Imberti (Hyundai i30N Tcr) a 5"487; 6. Poloni (Audi Rs3 Lms) a 7"422; 7. Junesung Park (Hyundai Elantra N Tcr) a 8"166; 8. Junui Park (Hyundai Elantra N Tcr) a 9"127; 9. Hwarang (Hyundai Elantra N Tcr) a 9"359; 10. Losonczy (Honda Civic FL5) a 10"249; 11. Barberi (Audi Rs3 Lms) a 10"670; 12. Cimenes (Honda Civic FL5) a 11"686; 13. Reduzzi (Hyundai Elantra N Tcr) a 11"797; 14. Covini (Hyundai Elantra N Tcr) a 14"466; 15. Babuin (Audi Rs3 Lms) a 20"719; 16. Paolino (Hyundai Elantra N Tcr) a 21"127; 17. Cappello (Honda Civic) a 25"926; 18. Gurrieri (Cupra Leon Tcr VZ) a 39"907; 19. Fossati (Audi Rs3 Lms) a 1 giro; 20. Pelatti (Audi Rs3 Lms) a 1 giro; 21. Martinez (Audi Rs3 Lms) a 2 giri; 22. Rocca (Honda Civic FL5) a 2 giri; 23. Ley (Hyundai Elantra N Tcr) a 4 giri.

Giro più veloce: il 5. di Junesung Park in 1'39"562, alla media di 178,984 km/h.

Gara 2: 1. Volt (Honda Civic FL5) 14 giri in 31'01"852, alla media di 133,996 km/h; 2. Tavano (Cupra Leon Tcr VZ) a 0"272; 3. Imberti (Hyundai i30N Tcr) a 0"686; 4. Taylor (Audi Rs3 Lms) a 1"327; 5. Rocca (Honda Civic FL5) a 4"871; 6. Barberi (Audi Rs3 Lms) a 5"081; 7. Paolino (Hyundai Elantra N Tcr) a 8"275; 8. Losonczy (Honda Civic FL5) a 8"945; 9. Reduzzi (Hyundai Elantra N Tcr) a 9"047; 10. Gurrieri (Cupra Leon Tcr VZ) a 26"053; 11. Pelatti (Audi Rs3 Lms) a 51"212; 12. Junui Park (Hyundai Elantra N Tcr) a 1 giro; 13. Ley (Hyundai Elantra N Tcr) a 2 giri.

Giro più veloce: il 5. di Junui Park in 1'40"533, alla media di 177,255 km/h.

Tcr Italia dsg

Gara 1: 1. Verdi (Audi Rs3 Dsg) 12 giri in 29'52"013, alla media di 119,329 km/h; 2. Alcidi (Vw Gold Tcr Dsg) a 1"398; 3. Silvestrini (Audi Rs3 Dsg) a 1"683; 4. Lancelotti (Cupra Leon a 2"400; 5. Antonello (Cupra Leon) a 22"090; 6. Berton (Cupra Leon) a 24"251; 7. Palanti (Audi Rs3 Dsg) a 27"766; 8. Fantilli (Cupra Leon) a 30"259; 9. Damante (Cupra Leon) a 30"820; 10. Fazioli (Cupra Leon) a 1'59"126; 11. Franca (Audi Rs3 Dsg) a 1 giro.

Giro più veloce: l'11. di Franca in 1'42"572, alla media di 173,732 km/h.

Gara 2: 1. Silvestrini (Audi Rs3 Dsg) 13 giri in 25'07"841, alla media di 153,637 km/h; 2. Franca (Audi Rs3 Dsg) a 0"524; 3. Roccadelli (Cupra Leon) a 1"139; 4. Verdi (Audi Rs3 Dsg) a 5"330; 5. Alcidi (Vw Gold Tcr Dsg) a 12"589; 6. E. Muccio (Volkswagen Golf Tcr Dsg) a 15"723; 7. Antonello (Cupra Leon) a 23"293; 8. Berton (Cupra Leon) a 38"089; 9. Fazioli (Cupra Leon) a 1'02"464; 10. Fantilli (Cupra Leon) a 1 giro; 11. Palanti (Audi Rs3 Dsg) a 1 giro.

Giro più veloce: il 9. di Roccadelli in 1'43"550, alla media di 172,091 km/h.



TAVANO LEADER DEL CAMPIONATO
Classifica sub judice per la prima sfida con vittoria in pista del leader della serie Tavano e successo andato a tavolino a Baldan, sotto. In basso a sinistra Volt primo in gara-2



vano. A proposito di Taylor, va rimarcato che il giovane canadese della Pma Motorsport è stato in assoluto tra i migliori in pista. A Misano la sua Audi aveva accusato alcuni problemi, ma in Sicilia le cose hanno preso un'altra piega in virtù di un secondo ed un quarto posto. Lodevole, considerando che non conosceva il circuito, su cui vi aveva solamente completato circa 2000 chilometri al simulatore, e che nelle prove ufficiali ha subito stampato il secondo miglior tempo davanti alla Audi di Matteo Poloni. Quest'ultimo ancora una volta si è inserito agevolmente tra i protagonisti, conquistando un sesto posto nella prima gara, mentre nella seconda si è dovuto ritirare mentre lottava con i primi tre. Un buon quinto piazzamento in gara 2 per Paolo Rocca, con la Honda Civic davanti all'altra Audi di Filippo Barbieri. A eccellere anche Federico Paolino, settimo con un'altra Elantra della Target e al suo debutto stagionale dopo la nascita della sua terzogenita Flaminia: un risultato che ha rallegrato mamma Fedeli (Carlotta), a sua volta pronta a tornare in pista. ●

DSG WEEK END PER DUE

VINCONO VERDI E SILVESTRINI

Quattro differenti vincitori nelle prime quattro gare. Il Tcr Italy Dsg si riconferma estremamente equilibrato. A Pergusa a dividersi i successi sono stati Luca Verdi e Paolo Maria Silvestrini, entrambi con le Audi. Verdi ha dominato la prima delle due gare del weekend, dopo avere ottenuto anche la pole. Per il 19enne bergamasco della Planet Motorsport si è trattato del suo primo successo nella serie tricolore, amministrando bene la ripartenza dopo due safety car e precedendo al traguardo la Volkswagen Golf della Tuder Motorsport guidata da Alessandro Alcidi. Terzo Silvestrini, con la Rs3 Dsg del team Progetto E20 Motorsport protagonista di un ottimo fine settimana. Matteo Roccadelli, che a Misano aveva iniziato con una vittoria, è stato costretto al ritiro dopo un'uscita di pista con la sua Cupra Leon. Una foratura ha invece fermato Luca Franca, secondo al termine delle prove ufficiali. In gara 2 Franca e Roccadelli si sono riscattati, chiudendo rispettivamente secondo e terzo. Dominio invece di Silvestrini, portatosi al comando al pronti-via dopo avere superato il poleman Ezio Muccio, quest'ultimo alla fine sesto dietro a Verdi e Alcidi. ●





LA NUOVA ERA PARTE LANCIATA

IN SICILIA PRIMO ROUND SUBITO SCOPPIETTANTE: HELLBERG E UBOLDI SI DIVIDONO LE VITTORIE ALL'INTERNO DI UN CAMPIONATO SUBITO SCOPPIETTANTE

DARIO LUCCHESE

PERGUSA - Emil Hellberg inaugura con il successo conquistato nella prima gara di Pergusa la nuova era delle Wolf GB08 Raiden. Sul circuito siciliano, il Campionato Italiano Sport Prototipi è ripartito proprio come si era concluso la scorsa stagione, ovvero con una vittoria del pilota svedese, quest'anno approdato al team V-Action. Poi è stato il turno di Davide Uboldi, davanti a tutti in una gara 2 decurtata da una bandiera rossa. Il comasco lo scorso anno era tornato a casa da Pergusa con meno dieci punti. Ben altra storia 12 mesi dopo, dal momento che il pilota della Emotion Motorsport è stato l'unico a salire due volte sul podio nel corso del weekend, balzando subito in testa alla classifica. La serie tricolore, fin da questo round d'apertura, ha proposto tanti temi interessanti. Cominciando da una coabitazione tra piloti esperti e la nuova classe dei "baby". Giovanissimo il primo poleman 2024; anzi il più giovane ad ottenere una pole a Pergusa nella storia dell'autodromo. Parliamo di Mattia Marchiante, che nella sessione di qualifica di sabato ha approfittato di uno stop finale per chiudere con un vantaggio di appena 87 millesimi nei confronti di Luigi Ferrara, rookie per la categoria ma a sua volta con un bel bagaglio di esperienza alle spalle (il pugliese ha vinto nel 2005 il titolo tricolore di Formula 3 e tre anni dopo quello della Carrera Cup Italia). Terzo col

WEEK END DIVISO PER DUE
Nel primo appuntamento stagionale del Tricolore Prototipi sono stati Hellberg, sopra a destra e Uboldi, sotto, a dividersi le vittorie in un fine settimana davvero combattuto



EMIL HELLBERG, EASY RAIDEN

IL PILOTA SVEDESE VINCITORE IN GARA-1 ENTUSIASTA DELLA NUOVA WOLF

I primi giri al volante della Wolf GB08 Raiden li ha potuti completare solamente il venerdì. Della nuova vettura Emil Hellberg, che non aveva mai girato prima sul circuito siciliano, si è detto assolutamente soddisfatto. «*La Raiden è una monoposto completamente nuova. A parte i cerchi e il volante che sono gli stessi ed il motore, simile a quello che avevamo lo scorso anno, tutto il resto è differente rispetto al precedente modello* - ha spiegato il pilota svedese, che lo scorso anno ha conquistato il titolo della serie tricolore dopo una volata finale con Matteo Roccadelli e Davide Uboldi - *Abbiamo un'aerodinamica maggiorata di circa il 30 per cento ed è stato migliorato anche il bilanciamento tra l'anteriore e il posteriore. In curva possiamo quindi contare su molta più velocità e lo stiamo notando qui a Pergusa, ma soprattutto lo vedremo su una pista come quella del Mugello, dove ci sono diverse pieghe molto veloci. Un altro grosso passo in avanti che è stato fatto riguarda i freni, sicuramente molto più efficienti*». Pareri simili anche tra gli altri piloti, alcuni di loro dopo diversi anni al proprio ritorno sul veloce anello del lago. Tra questi Davide Amaduzzi e Gigi Ferrara. Curioso che quest'ultimo nella prima giornata di libere abbia fatto segnare il migliore responso di 1'42"5, tempo identico a quello che nel 2002 gli permise di partire in pole nella F.Renaul 2.0. ●



botto nella circostanza Alister Yoong, finito fuori pista dopo avere stampato un responso di un solo millesimo inferiore a quello di Ferrara. Il figlio di Alex (ex pilota Minardi in Formula Uno) nella prima gara è stato uno dei più consistenti, chiudendo secondo alle spalle di Hellberg e davanti a Uboldi. Ferrara viceversa, dopo avere condotto in testa quasi ininterrottamente fino al nono dei 15 giri totali, si è ritirato a causa della rottura del semiasse. Bene Marchiante, alla fine quarto davanti a Omar Magiona e autore del giro più veloce. Un altro nome nuovo è quello di Riccardo Tarsi, stessa età di Marchiante, con Bad Wolves autore di una seconda gara entusiasmante che ha concluso secondo, dopo essersi avviato dalla pole per effetto dell'inversione dei primi otto tempi delle prove ufficiali. Nonostante i pochi giri completati, prima dell'intervento della safety car a causa di un contatto iniziale tra Hellberg e Magliona (che si avviava dalla prima fila), il giovane anconetano, che ha conseguito la licenza per correre solamente venerdì, ha dimostrato di potere lottare con un pilota esperto quale appunto Uboldi, salendo così immediatamente sul podio dopo avere centrato un sesto posto in gara 1. Terzo ha concluso Pietro Ferri, classe 2001, già più veloce nel secondo turno di libere sempre con una vettura del team V-Action. Ottima prestazione anche quella del locale Alessio Salvaggio, quarto in occasione del suo rientro nel Campionato Italiano Sport Prototipi con Bad Wolves. Marchiante è stato invece coinvolto in un contatto alla prima variante, perdendo il cofano e ritirandosi dopo due giri. L'altro rientrante Davide Amaduzzi e Andrea Raiconi si sono divisi le vittorie nella Master disputando una gara a testa con una delle Wolf della Emotion Motorsport. ●

CLASSIFICHE

Gara 1: 1. E. Hellberg (V-Action) 15 giri in 27'58"660, alla media di 159,234 km/h; 2. A. Yoong (Luxury) a 0"391 (1. Under 25); 3. Uboldi (Emotion Motorsport) a 5"315; 4. Marchiante (Bad Wolves) a 6"686 (1. Rookie); 5. Magliona (Luxury) a 7"230; 6. Tarsi (Bad Wolves) a 32"713; 7. Amaduzzi (Emotion Motorsport) a 40"002 (1. Master); 8. Ibanez (Luxury) a 40"489; 9. Cavailhes (V-Action) a 42"914; 10. Salvaggio (Bad Wolves) a 2 giri; 11. Ferrara (V-Action) a 4 giri.
Giro più veloce: il 26. di Marchiante in 1'41"335, alla media di 175,852 km/h.
Gara 2: 1. Uboldi (Emotion Motorsport) 8 giri in 22'52"744, alla media di 103,850 km/h; 2. Tarsi (Bad Wolves) a 0"574; 3. Ferri (V-Action) a 2"277; 4. Salvaggio (Bad Wolves) a 2"954; 5. Raiconi (Emotion Motorsport) a 4"442; 6. Frizza (V-Action) a 4"916; 7. Cavailhes (V-Action) a 6"860.
Giro più veloce: il 4. di Hellberg in 1'45"924, alla media di 168,234 km/h.

Il campionato dopo 2 gare
Assoluta: 1. Uboldi 32 punti; 2. E. Hellberg e Tarsi 21; 4. Yoong 15; 5. P. Ferri e Marchiante, Raiconi e Amaduzzi 12; 9. Salvaggio12; 10. Magliona 8; 11. Ferrara, Frizza e Cavailhes 6; 12. Ibanez 3. Master: 1. Cavailhes 27 punti; 2. Amaduzzi e Raiconi 20; 4. Ibanez 15. Rookie: 1. Tarsi 35 punti; 2. Marchiante 20; 3. Raiconi 15; 4. Frizza 12. Under 25: 1. Tarsi 32 punti; 2. Salvaggio 22; 3. Yoong 20; 4. Marchiante e Ferri 15; 6. Frizza 10.



CLASSIFICHE

1. Raggruppamento: 1. Rizzo (Alfa Romeo Giulia Sprint Gta) 19 giri in 45'26"502, alla media di 124,181 km/h; 2. Bressan (Bmw 1600 Ti) a 2 giri.
Giro più veloce: il 9. di Rizzo in 2'10"580, alla media di 136,468 km/h.
2. Raggruppamento: 1. Guagliardo-Termine (Porsche 911) 22 giri in 46'24"119, alla media di 140,813.
Giro più veloce: il 18. di Termine in 1'49"156, alla media di 163,253 km/h.
3. Raggruppamento: 1. Gulinelli-Ronconi (Porsche 930) 22 giri in 46'20"009, alla media di 141,021 km/h; 2. Zardo-Marsella (Porsche 935) a 1 giro; 3. R. Picciurro-S. Picciurro (Porsche 935) a 1 giro; 4. Panini-Pergreffi (Bmw 2002) a 2 giri; 5. De Filippis-Bassi (Alfa Romeo Alfetta Gt V6 2.5) a 3 giri; 6. Motta-Montanaro (Bmw 635) a 4 giri; 7. Gotti-Miglio (Bmw 635) a 5 giri.
Giro più veloce: il 22. di Gulinelli in 1'46"053, alla media di 168,029 km/h.
4. Raggruppamento: 1. Sardellitti-Gerardi (Ford Sierra Cosworth) 20 giri in 45'38"316, alla media di 130,153 km/h; 2. Quaresima (Maserati Biturbo) a 9"974; 3. Crocchini (Alfa Romeo 33) a 48"621; 4. Guasti (Alfa Romeo 75) a 1 giri.
Giro più veloce: il 19. di Sardellitti in 1'59"084, alla media di 149,642 km/h.

LA SFIDA ENTRA NEL VIVO

NEL SECONDO ROUND DEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ RISERVATO ALLE STORICHE SULLA PISTA SICILIANA LA SERIE HA OFFERTO GRANDI BATTAGLIE

DARIO LUCCHESE

PERGUSA - Il Campionato Italiano Velocità Autostoriche, dopo l'apertura di Vallelunga dello scorso aprile, ha fatto tappa sul circuito di Pergusa per il secondo appuntamento della stagione. In Sicilia a capitalizzare la loro leadership nella serie tricolore sono stati Massimo Ronconi e Giovanni Gulinelli, quest'ultimo il più veloce grazie al responso di 1'46"053, che hanno conquistato con la Porsche 930 nei colori del Club 91 Squadra Corse, la seconda vittoria di fila nel 3° Raggruppamento dopo avere ottenuto anche la pole e nonostante una pesante penalità in tempo subita per un errore nel cambio pilota. Ma sulla pista di casa, a recitare il ruolo di protagonista assoluto si è confermato Domenico Guagliardo, che al via si è subito portato in testa prendendo un buon margine di vantaggio su tutti, prima che una safety car ricompattasse il gruppo dopo soli otto minuti. Il palermitano ha poi lasciato il volante della sua Porsche 911 all'altro siciliano Giuseppe Termine. Il binomio della Island Motorsport, scivolato secondo, ha trionfato meritatamente nel 2° Raggruppamento. Sempre nel 3° Raggruppamento, ad ottenere la piazza d'onore sono stati Danny Zardo e Mario Pio Marsella, i quali si sono alternati su una Porsche 935. Alle loro spalle un'identica vettura divisa dagli altri siciliani Raffaele e Salvatore Picciurro, che venerdì avevano lamentato alcuni problemi di natura meccanica. Padre e figlio sono rimasti sempre a ridosso delle prime due posizioni. Subito dietro Matteo Panini e Andrea Pergreffi, con la prima delle Bmw seguiti a loro volta dall'Alfetta Gt V6 2.5 di Santi De Filippis e Giovanni Bassi. Nel 1° Raggruppamento la vittoria è andata a Salvatore Rizzo, che ha preceduto con un'Alfa Romeo Giulia Sprint Gta la Bmw 1600 Ti di Fulvio Luca Bressan. Gara test quella di Silvio Perlino e Mario Sala, dopo che la loro Ford Gt40 ha accusato diversi inconvenienti fin dal sabato. Movimentato anche il 4° Raggruppamento, in cui si sono imposti Maurizio Sardellitti e Enrico Gerardi con una Ford Sierra Cosworth. Secondo ha chiuso Massimiliano Quaresima su una Maserati Biturbo; più distante l'Alfa Romeo 33 di Gabriele Crocchini, l'ultimo a pieni giri. Presente, ma solamente al volante della lead car, l'asso cerdese Totò Riolo, tre volte vincitore della Targa Florio moderna e quattro volte di quella riservata alle autostoriche. ●

UNA SERIE SEMPRE PIÙ AVVINCENTE
Dopo gli appuntamenti di Vallelunga e Pergusa il Tricolore delle autostoriche si fa sempre più avvincente

BARCELLONA, KIMI OK CON LA MERCEDES

A Barcellona, mercoledì e giovedì della scorsa settimana (5 e 6 giugno), come da programma Andrea Kimi Antonelli ha completato altre due giornate di test al volante della Mercedes F1 W13 del 2022. In pista il primo giorno assieme a lui c'era anche Mick Schumacher, che ha guidato la stessa monoposto. Secondo alcune indiscrezione il 17enne pilota bolognese è andato molto bene, proseguendo pertanto quell'iter positivo in vista di un molto probabile futuro debutto nella massima categoria.

RIPARTE DAL SAN MARTINO IL TROFEO RALLY

Tutto pronto per il 44° Rally San Martino di Castrozza, in programma venerdì 14 e sabato 15 giugno prossimi. La storica gara all'ombra delle Pale è il quarto round del Trofeo Italiano Rally, al momento guidato da Giuseppe Testa, che ha firmato il Rally del Lazio in apertura di stagione. Al Marca Trevigiana si è imposto Corrado Pinzano (secondo nella classifica di campionato) mentre al Salento è toccato a Luca Pedersoli alzare la coppa. In Trentino sono attesi i principali protagonisti della serie, col ritorno di Sossella e la conferma di Simone Miele. Al via anche le storiche, dove ha già fatto sapere di volerci essere anche Tony Fassina, con una Lancia Stratos.

PRIMI TEST POSITIVI PER LA DACIA SANDRIDER

Otto giorni di lavoro, condotti tra il Galles e la Francia, nei quali si sono alternati al volante tutti i tre piloti ufficiali Dacia ingaggiati per la Dakar 2025, vale a dire Cristina Gutierrez, Sébastien Loeb e Nasser Al- Attiyah. La prima parte di lavoro ha lasciato piuttosto soddisfatto il team, visto che il programma è stato svolto senza intoppi critici, con la vettura che non ha palesato alcun grosso problema e ha permesso di lavorare a fondo su tarature di sospensioni e differenziali. Da sistemare invece alcuni dettagli relativi alla sistemazione dell'equipaggio in abitacolo. Il programma futuro è già stato definito nei dettagli, con il team che si sposterà in Marocco dal 28 giugno al 5 luglio per trovarsi a lavorare in condizioni molto più simili a quelle che si incontrano in gara.





PAJARI IN LETTONIA DEBUTTA SULLA YARIS RALLY1

Sami Pajari avrà l'opportunità di fare il suo debutto al volante di una Toyota Yaris Rally 1 tra un mese al Rally di Lettonia. Per il 22enne talento finlandese e per la sua navigatrice Enni Malkonen, vincitori in Sardegna nel Wrc 2 sulla Toyota Yaris Rally 2, sarà l'esordio assoluto al volante di una vettura ufficiale, la quarta schierata dal team giapponese nella prova baltica che esordisce nel mondiale. Pajari è stato il più giovane campione Junior WRC di sempre vincendo il titolo a 20 anni nel 2021, e l'anno scorso ha ottenuto sulla Skoda Fabia la sua prima vittoria nel Wrc 2 in Finlandia. «*Oltre al nostro programma Wrc Challenge, dove dal 2015 facciamo correre dei giovani piloti giapponesi* – ha detto il Team Principal della Toyota Jari-Matti Latvala - *teniamo d'occhio anche i giovani piloti più talentuosi che gareggiano nelle categorie di supporto del mondiale. Abbiamo visto che Sami Pajari sta guidando davvero bene la nostra Yaris Rally 2 e ci piacerebbe vedere all'opera il suo potenziale sulla Rally1. Sami sta facendo grandi passi e ottenendo risultati sempre migliori, come visto nel suo recente magnifico weekend in Sardegna. Non solo sta dimostrando una grande velocità, ma sta anche fornendo ai nostri ingegneri il feedback che ci aiuta a mettere a punto un'auto sempre migliore per i nostri clienti. Il Rally di Lettonia è un evento veloce simile al Rally di Finlandia e anche a Sami piacciono le strade della regione baltica, gli si adattano bene e lo dovrebbero aiutare a sentirsi a suo agio. E poi è su strade veloci come queste che puoi davvero sentire e capire come funziona l'aerodinamica di un'auto da Rally1. Quindi speriamo che Sami ed Enni possano fare una bella esperienza e conoscere la macchina e capire il passo in avanti rispetto alla Rally2*». Ovviamente molto contento è Sami Pajari. «*È fantastico avere questa opportunità per correre con il Toyota Gazoo Racing Team* – ha commentato -. *Questo è qualcosa a cui puntavo da molti anni, ma non capita spesso di avere la possibilità di guidare una Rally1. Sarà una sfida enorme perché ci sono tante cose nuove da imparare e anche il ritmo ai massimi livelli è davvero alto. Ma cercherò di non concentrarmi troppo sul risultato e di sentire pressioni da quel lato, ma cercherò solo di divertirmi e acquisire tutta l'esperienza possibile per il futuro. In Lettonia le prove sono per lo più veloci e scorrevoli, qualcosa a cui sono abbastanza abituato già dalla Finlandia, e poi è anche un evento nuovo per tutti, quindi in questo senso stiamo più o meno tutti partendo allo stesso livello. Spero che se riusciremo a fare bene, forse ci sarà la possibilità di fare qualcosa di bello in futuro, ma è qualcosa a cui potrò pensare solo molto più in la. Per ora mi concentrerò solo su questo rally cercherò d divertirmi*».





IL TEAM ANTONELLI NELL'ENDURANCE

Il team Antonelli Motorsport prenderà parte alla 3 Ore di Vallelunga del Tricolore GT Endurance in programma questo week-end. La squadra sammarinese, già presente nella serie Sprint con due vetture, sul circuito romano schiererà una Mercedes- Amg Gt3. Ad alternarsi al volante della vettura tedesca ci saranno Gustavo Sandrucci (reduce dalla prima vittoria di classe ottenuta a Imola due settimane fa), Filippo Bencivenni ed occasionalmente il rientrante Lorenzo Ferrari; il piacentino, quest'anno focalizzato nel Gt World con la Audi del Tresor Attempto Racing, completerà un equipaggio Pro-Am.

RAGHUNATHAN CON LORENZO SULLA ASTON MARTIN

Mahaveer Raghunathan completa l'equipaggio del team L&A Infinity, che a Vallelunga farà debuttare Jorge Lorenzo nel Campionato Italiano Gran Turismo Endurance. Il pilota indiano, lo scorso anno al via delle due gare di Pergusa e Monza con una Lamborghini di Imperiale, si alternerà al volante della Aston Martin Vantage GT3 con l'asso delle due ruote ed il giovane finlandese William Alatalo.

ICKX STARTER ALLA 24H SPA

Sarà Jacky Ickx a dare il via dell'edizione del centenario della 24 Ore di Spa, in programma l'ultimo fine settimana di giugno. Il 79enne campione belga, pur avendovi preso parte sette volte (l'ultima nel 1998 assieme alla figlia Vanina), vanta un solo successo nella gara di casa risalente al 1966, quando trionfò con una Bmw 2000 Ti, in equipaggio con il tedesco Hubert Hahne. A imporsi l'anno precedente fu invece il fratello maggiore Pascal, sempre al volante di una vettura della Casa bavarese.

A LUGLIO LA 12 ORE DI MISANO

Il 5 e 6 luglio ritorna a disputarsi dopo sette anni la 12 Ore di Misano, valevole per la 24H Series powered by Hankook. Ad oggi sono una trentina gli equipaggi confermati, con la presenza di nove differenti marchi. La gara romagnola è una delle due tappe tricolori del calendario 2024 e fa seguito alla 12 Ore del Mugello che si è disputata a marzo e ha visto primeggiare la Porsche 991 GT3 R del Team Gp Elite divisa dagli olandesi Lucas Groeneveld, Max van Splunteren ed i fratelli Daan e Jesse van Kuijk.



PREMIATA RACHELE SOMASCHINI

«Per essersi data, nella sua carriera sportiva, una missione che supera lo sport in sé e che si allarga alla vita, alla capacità di abbattere limiti, e alla instancabile volontà di supportare la scienza e la ricerca per chi c'è, ma soprattutto per chi non c'è più». Con queste motivazioni, Rachele Somaschini ha recentemente ricevuto un riconoscimento importante, il premio alla carriera di UNA (Aziende della Comunicazione Unite), assegnato alla rallista milanese in virtù del suo impegno nella promozione del progetto #CorrerePerUnRespiro che raccoglie fondi per la ricerca contro la fibrosi cistica, malattia da cui la stessa Rachele è affetta ma che non le impedisce di essere da anni protagonista nel motorsport. Un impegno, quello della Somaschini, che ha permesso di raccogliere finora oltre 400.000 euro.

CORSO DI ESTRICAZIONE A VALLELUNGA

Nell'ambito della convenzione firmata tra Aci e Dipartimento di Medicina Clinica e Molecolare della Sapienza di Roma è in programma il 12 giugno presso l'autodromo di Vallelunga un corso specialistico in estricazione su automobili da competizione, riservato agli studenti del corso di laurea infermieristica. Lo scopo è quello di iniziare a formare soccorritori specializzati, capaci di operare in un contesto profondamente diverso da quello degli incidenti stradali.

TUTTI IN KART CON FAMS

Sarà un grande pomeriggio di sport e di kart quello di sabato 15 giugno, presso "Il Pistone Kart Racing Track" di Bellaria Igea Marina, gratuito per i ragazzi da 8 a 16 anni, con la partecipazione straordinaria del pilota Christian Montanari. La FAMS Federazione Auto Motoristica Sammarinese è di nuovo in prima fila accanto a Lorenzo Cheli, pilota nel campionato Italiano Easy Kart 100cc e testimonial della campagna "Stop al bullismo", insieme alle massime istituzioni sammarinesi, in questa iniziativa promossa dal Corpo della Gendarmeria della Repubblica di San Marino. La partecipazione è gratuita, con prenotazione obbligatoria presso FAMS info@fams.sm entro il 12 giugno 2024.



GHIRELLI A DUE VOLTI

DOPO POLE POSITION E VITTORIA DI SABATO, IL LEADER DEL CAMPIONATO VIENE BATTUTO DA HEZEMANS

FULVIO CAVICCHI

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
Vittoria in gara-1 per Ghirelli, leader della serie che nella seconda sfida ha dovuto cedere a Hezemans

Nonostante il miglior tempo nelle prove libere, la pole position conquistata e la vittoria mai in dubbio nella prima gara di Brands Hatch, il terzo fine settimana del Campionato Europeo Stock-car non è stato effettivamente molto lieto per Vittorio Ghirelli. Il pilota della compagine belga Pk Carsport è ovviamente leader del campionato, avendo vinto ben quattro delle sei gare fino a qui corse, conquistato tutte e tre le sessioni di qualifica 2024 e portato a casa il giro più veloce in tre delle sei occasioni… ma nonostante questo ha appena 11 punti di vantaggio sul campione in carica Gianmarco Ercoli e 14 su Liam Hezemans, l'olandese vincitore delle uniche due corse non conquistate dal pilota di Fasano.
Infatti il giovedì della settimana di gara è giunta la notizia di una penalizzazione di 20 punti per la Chevrolet Camaro #24, che ha ridotto il vantaggio in classifica dell'italiano su Ercoli a una singola cifra. Il problema ha riguardato gli ammortizzatori della vettura ed è stato riscontrato durante un'ispezione post-gara condotta sulle prime 3 auto classificate nella seconda gara di Vallelunga.
Ghirelli non si è perso d'animo e difatti sabato ha nuovamente dominato, però poi domenica le cose sono andate ben diversamente: la vettura della Pk Carsport è scattata in seconda posizione, all'esterno di Hezemans, ed è uscita terza dalla Paddock Bend visto che Ercoli si è ben incollato al posteriore della vettura che lo precedeva e ha così tenuto Ghirelli all'esterno, permettendo anche a Lucas Lassere di passarlo. Poi dopo la safety car sia Ercoli che Ghirelli hanno perso posizioni alla ripartenza, con il romano divenuto terzo e il leader del campionato addirittura sesto, scavalcato sia da Martin Doubek che da Tobias Dauenhauer. Poco prima di metà gara il pilota ceco ha poi passato anche Ercoli, ma è al trentesimo giro che è avvenuto l'evento chiave, quando Fabrizio Armetta è diventato settimo alle spalle di Ghirelli. Il romano era autore di una ottima rimonta dopo essere finito addirittura dodicesimo, da quinto in partenza, a dimostrazione della velocità che sta avendo da tutta questa stagione. Però la Chevy Camaro #55 della The Club Motorsport si era già presa una penalizzazione di 10" nelle lotte precedenti, ma nonostante questo ha continuato ad utilizzare una tattica tutta kartistica di usare il paraurti in frenata alla Druids per fare le vetture che lo precedevano e perdere la traiettoria. E ha fatto la stessa cosa anche con il leader del campionato, facendolo così crollare in nona posizione. «*Armetta mi ha spinto cinque o sei volte, è stata una situazione difficile. Davvero, non mi va bene come ha corso oggi!*» il commento a fine gara di Ghirelli sul contatto.
Non a caso la Direzione Gara è poi intervenuta, comminando ad Armetta un drive-through che lo ha fatto chiudere solo undicesimo.
Gara 2 è così finita con una vittoria davvero mai in discussione per Hezemans, che lo rilancia in campionato e lo mette in piena lotta con i due italiani in cima. Mentre Ercoli, che a Brands Hatch ha festeggiato la sua centesima partenza in EuroNascar, ha chiuso perdendo giusto quattro punti in questo fine settimana rispetto ai 7 di distacco che aveva dopo la penalizzazione e quindi è ancora secondo assoluto. Potrà provare a ridurlo a fine giugno a Venray, circuito ovale rientrato nel calendario dopo cinque anni di assenza. ●

CLASSIFICHE

NASCAR Whelen Euro Series, Brands Hatch (GB), 08/06/2024
Classifica finale di Gara 1
1. Vittorio Ghirelli (Chevrolet Camaro), 40 giri in 36'5"173, alla media di 126,365 km/h; 2. Paul Jouffreau (Ford Mustang) a 0"813; 3. Lucas Lasserre (Ford Mustang) a 1"010; 4. Martin Doubek (Ford Mustang) a 1"384; 5. Gianmarco Ercoli (Chevrolet Camaro) a 1"784; 6. Liam Hezemans (Toyota Camry) a 2"085; 7. Ulysse Delsaux (Ford Mustang) a 2"603; 8. Thomas Krasonis (Chevrolet Camaro) a 5"006; 9. Vladimiros Tziortzis (Ford Mustang) a 6"480; 10. Sebastiaan Bleekemolen (Toyota Camry) a 10"561

NASCAR Whelen Euro Series, Brands Hatch (GB), 09/06/2024
Classifica finale di Gara 2
1. Liam Hezemans (Toyota Camry), 40 giri in 37'07"821, alla media di 135,171 km/h; 2. Lucas Lasserre (Ford Mustang) a 1"010; 3. Martin Doubek (Ford Mustang) a 6"318; 4. Gianmarco Ercoli (Chevrolet Camaro) a 5"844; 5. Tobias Dauenhauer (Chevrolet Camaro) a 13"032; 6. Paul Jouffreau (Ford Mustang) a 20"939; 7. Ulysse Delsaux (Ford Mustang) a 21"224; 9. Vittorio Ghirelli (Chevrolet Camaro) a 16"872; 9. Sebastiaan Bleekemolen (Toyota Camry) a 29"599; 5. Ryan Vargas (Chevrolet Camaro) a 17"431

Giro più veloce: il 16° di Liam Hezemans in 49"664, alla media di 140,91 km/h

La classifica Piloti dopo 6 gare: 1. Vittorio Ghirelli 204 punti; 2. Gianmarco Ercoli 193; 3. Liam Hezemans 190; 4. Paul Jouffreau 185; 5. Lucas Lasserre 180; 6. Ulysse Delsaux e Tobias Dauenhauer 118; 8. Martin Doubek 165; 9. Thomas Krasonis 147; 10. Ryan Vargas 143.



Sfilata Rosso Valentino della scorsa edizione di "Rosso Italia"

foto di **Bruno Orefice** / comunicazione pubblicitaria

Rosso Italia eccellenze Made in Italy a San Benedetto del Tronto

SAN BENEDETTO DEL TRONTO OSPITA PER IL SECONDO ANNO LE "ECCELLENZE MADE IN ITALY"

Attesa per la seconda edizione della manifestazione "ROSSO ITALIA" organizzata da Associazione culturale Apat con la direzione artistica di **Claudio Marastoni** e Patrocinata dal *Comune di San Benedetto del Tronto* con l'approvazione del Sindaco **Antonio Spazzafumo** e dell'Assessore alla cultura **Lia Sebastiani**. Un grande evento dominato dal colore "rosso". Rosso come la passione e l'amore per il nostro Bel Paese. L'appuntamento è per **sabato 22 giugno** dalle 18 alle 24, nella cornice di Viale Secondo Moretti. Tanti momenti che nell'arco dell'intera giornata mostreranno le eccellenze del "made in Italy" famoso in tutto il mondo, sotto il segno del colore rosso. Faranno da apripista le "rosse" più desiderate, una rassegna di auto *Ferrari* che saranno esposte al pubblico in collaborazione con **Enrico Gramenzi** specializzato nella riparazione di questi bolidi, e la *Scuderia club cuore rosso di Villa Rosa* nella persona del Presidente **Dino Natali**, non mancheranno le moto *Ducati*, le ultime "rosse" ed alcune fuoriserie uscite da Borgo Panigale, dalla moda all'eno-gastronomia con la presenza del Brand noto in tutto il mondo *Campari* e, restando in tema e in "zona" il consorzio *Rosso Piceno*; si spazierà dalla cultura, al sociale, alla moda, con *Alessandra Bruni Atelier*, che coordinerà il red carpet per la sfilata di abiti di alta moda, rigorosamente *"rosso Valentino"*. *Croce Rossa Italiana* avrà uno spazio dedicato sul quale saranno esposti i loro più prestigiosi mezzi, si potrà assistere a spettacolari dimostrazioni legate al soccorso, presenza anche *dell'Associazione nazionale Vigili del fuoco* con l'esposizione dei loro mezzi e l'opportunità di vedere il funzionamento. **Roberto Ilari**, noto imprenditore marchigiano, ha da sempre coltivato la sua passione per le moto Ducati. Fin da ragazzo, ha investito i suoi primi guadagni nell'acquisto di una di queste iconiche motociclette. La sua passione per le Ducati è cresciuta nel tempo, portandolo a diventare un collezionista di riferimento. In particolare, Roberto è orgoglioso delle Ducati di una serie limitata, considerate vere opere d'arte. A Rosso Italia, esporrà una decina di bellissimi esemplari, mostrando al pubblico la sua straordinaria collezione. La giornata sarà ricca di imperdibili appuntamenti che rappresentano una grande occasione per promuovere la nostra cultura e, anche, per sensibilizzare il pubblico sulla campagna *"scarpette rosse"* contro la violenza sulle Donne, dove si terrà un talk show alla presenza di personaggi esperti e un Testimonial d'eccezione, **Luca Abete**, inviato di Striscia la notizia. Evento presentato da **Simona Barchetti**.



Esposizione di auto Ferrari nella scorsa edizione di "Rosso Italia"

Seguiranno momenti di premiazione dei principali personaggi che hanno reso il Paese Italia, unico nel mondo, si ringrazia per la collaborazione: *Vincenzo Sideri, RadioAzzurra, Caffè Mokambo, Di Paolo Arredamenti, Caffè Florian, Ristorante Ego food&drink, Brothers moto Ancona.*



MIITJET | PERGUSA

PARI E PATTA

TRA GABRIELE TORELLLI E DAVIDE GAGGIANESI FINISCE CON UN SALOMONICO PAREGGIO

DARIO LUCCHESE

LA PRIMA VOLTA
La prima volta a Pergusa della Mitjet si è rivelata spettacolare

PERGUSA - Nella Mitjet Italia Racing Series è partita patta tra Gabriele Torelli e Davide Gaggianesi. In occasione della prima uscita in assoluto del monomarca riservato alle silhouette 2 litri sul circuito di Pergusa, il pilota del team Costa Ovest ha dominato le due gare di sabato. Gaggianesi si è invece imposto con la Grt Motorsport il giorno dopo, in gara 3 e 4. Nella classifica generale, dopo la tappa siciliana, è ancora Torelli a guidare il gruppo, con appena sei punti di vantaggio nei confronti di Alberto Naska. L'emiliano domenica ha raccolto infatti un quarto piazzamento; ma anche un amaro ritiro nella penultima gara del week-end, mentre era in lotta per la prima posizione proprio con Gaggianesi, a causa del cedimento del ponte posteriore della sua vettura. Naska a sua volta ha chiuso due volte quarto, poi settimo e quinto, dimostrando una notevole costanza di rendimento. Terzo in classifica è Giuseppe Forenzi. Il pilota della Wolfhound, alternatosi al volante con Gabriel Moretto, si è presentato con un secondo posto e ha poi centrato un quarto piazzamento. Tra i più costanti, nonché veloci, è stato anche Jody Lambrughi, con la Dc Racing tre volte sul podio grazie ad un terzo e due secondi posti. Un secondo posto nell'ultima gara anche per Pierandrea De Marco (Gt Talent), che in quella occasione ha preceduto il portacolori della Bd Racing, Rosario Messina. Per lui anche un successo tra i Gentleman, che ha visto Gaggianesi andare a segno tre volte su quattro. Lo stesso Messina si è diviso le vittorie della classe Junior con Giacomo Pedrini e Giuseppe Forenzi, autore di due successi e in assoluto il più veloce nel primo dei due turni di prove ufficiali. ●

CLASSIFICHE

Gara 1: 1. Torelli (Costa Ovest) 11 giri in 21'06"327, alla media di 154,794 km/h; 2. Forenzi (Wolfhound) a 3"520; 3. Lambrughi (Dc Racing) a 4"837; 4. Naska (Grt Motorsport) a 11"450; 5. De Marco (Gt Talent) a 11"623; 6. Rocca (Grt Motorsport) a 14"002; 7. Orlandi (Costa Ovest) a 14"322; 8. Gaggianesi (Grt Motorsport) a 27"364; 9. Schileo (Gt Talent) a 28"083; 10. Malvestiti (Italcar Motorsport) a 28"750; 11. Pedrini (Gt Talent) a 30"281; 12. Ferloni (Dc Racing) a 31"705; 13. Girotti (Bd Racing) a 37"128; 14. Cremona (Dc Racing) a 41"900; 15. V. Milani (Bd Racing) a 42"258; 16. Zanzottera (Dc Racing) a 58"648; 17. Medici (Grt Motorsport) a 1'23"020; 18. "N.M." (Dc Racing) a 1'41"822; 19. Stefani (Costa Ovest) a 2 giri; 20. Tornaghi (Not Only Motorsport) a 3 giri.
Giro più veloce: il 7. di Lambrughi in 1'53"265, alla media di 157,330 km/h.

Gara 2: 1. Torelli (Costa Ovest) 11 giri in 20'48"185, alla media di 157,044 km/h; 2. Lambrughi (Dc Racing) a 3"401; 3. Gaggianesi (Grt Motorsport) a 6"655; 4. Naska (Grt Motorsport) a 12"501; 5. De Marco (Gt Talent) a 12"778; 6. Schileo (Gt Talent) a 13"247; 7. Rocca (Grt Motorsport) a 13"727; 8. Messina (Bd Racing) a 21"953; 9. Pedrini (Gt Talent) a 23"082; 10. Orlandi (Costa Ovest) a 23"223; 11. Ferloni (Dc Racing) a 40"407; 12. Moretto (Wolfhound) a 41"664; 13. Cremona (Dc Racing) a 41"950; 14. Paparusso (Costa Ovest) a 46"418; 15. Tornaghi (Not Only Motorsport) a 46"528; 16. "N.M." (Dc Racing) a 57"865; 17. Zanzottera (Dc Racing) a 58"389.
Giro più veloce: il 7. di Torelli in 1'52"279, alla media di 158,712 km/h.

Gara 3: 1. Gaggianesi (Grt Motorsport) 10 giri in 20'30"153, alla media di 144,860 km/h; 2. Lambrughi (Dc Racing) a 3"982; 3. De Marco (Gt Talent) a 11"752; 4. Forenzi (Wolfhound) a 13"125; 5. Orlandi (Costa Ovest) a 13"891; 6. Malvestiti (Italcar Motorsport) a 14"751; 7. Naska (Grt Motorsport) a 14"992; 8. Rocca (Grt Motorsport) a 15"956; 9. Girotti (Bd Racing) a 22"811; 10. Pedrini (Gt Talent) a 23"616; 11. Ferloni (Dc Racing) a 25"633; 12. Cremona (Dc Racing) a 25"842; 13. Tornaghi (Not Only Motorsport) a 26"023; 14. Stefani (Costa Ovest) a 46"286; 15. "N.M." (Dc Racing) a 1'06"138; 16. Medici (Grt Motorsport) a 1'11"059; 17. Torelli (Costa Ovest) a 1 giro; 18. V. Milani (Bd Racing) a 1 giro; 19. Zanzottera (Dc Racing) a 2 giri.
Giro più veloce: il 5. di Torelli in 1'52"594, alla media di 158,268 km/h.

Gara 4: 1. Gaggianesi (Grt Motorsport) 11 giri in 21'11"733, alla media di 154,136 km/h; 2. De Marco (Gt Talent) a 0"281; 3. Messina (Bd Racing) a 0"867; 4. Torelli (Costa Ovest) a 1"124; 5. Naska (Grt Motorsport) a 1"704; 6. Orlandi (Costa Ovest) a 2"787; 7. Rocca (Grt Motorsport) a 3"106; 8. Lambrughi (Dc Racing) a 4"410; 9. Pedrini (Gt Talent) a 6"850; 10. Ferloni (Dc Racing) a 12"921; 11. Cremona (Dc Racing) a 13"104; 12. Tornaghi (Not Only Motorsport) a 18"784; 13. "N.M." (Dc Racing) a 39"129; 14. Zanzottera (Dc Racing) a 40"047; 15. Medici (Grt Motorsport) a 1'08"278.
Giro più veloce: l'8. di Messina in 1'52"595, alla media di 158,266 km/h.

AUTO SPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Redazione
Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343
Segreteria
segreteria@contieditore.it

Corriere dello Sport – SEMPLICEMENTE PASSIONE

Corriere dello Sport Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Roma n. 11/2024 del 29/1/2024.

Abbonamenti
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti: **store.contieditore.it**
Telefono: **06 49 92 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: **abbonamenticartacei@contieditore.it**

Prezzi abbonamenti:
Italia annuale 80,00 €
Estero annuale 80,00 € più spese di Spedizione: Zona 1 78,00 €;
Resto del Mondo 130,00 €

Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: **arretrati@contieditore.it** - Telefono: **06 49 92 347**

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l.
Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 60 34 001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8988 del 6/4/2022

Corriere dello Sport – SEMPLICEMENTE PASSIONE
auto · MOTO SPRINT · INMOTO · AM · Guerin Sportivo